

Konzept für die Verkehrs- und Besucher*innenlenkung auf dem Feldbergplateau mittels Parkraumbewirtschaftung und -ordnung

Inhalt

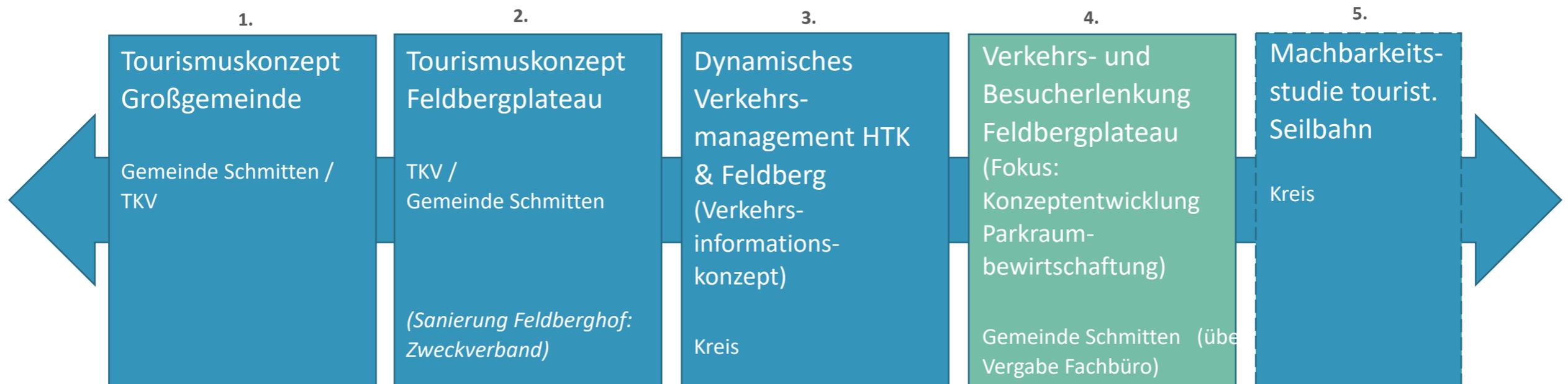
Titelseite	1
Inhaltsverzeichnis	2
Übersicht zum Gesamtkonzept für die Gemeinde Schmitten	3
Ziele der Gemeinde Schmitten	4
Darstellung der Eigentumsverhältnisse	5
Ermittlung des Verkehrsaufkommens	11
Prüfung der Verkehrsführung	13
Darstellung der Parkplätze – Vorschläge zur Optimierung	14
Prüfung der Realisierbarkeit einer Schranke zwischen „Sprungbrett“ und Feldbergplateau	27
Prüfung einer Alternative zur Schrankenanlage	46
Schätzung der möglichen Einnahmen – Kalkulation der Gebühren	59
Gegenüberstellung Schrankenanlage – Alternative - Kostenschätzung	60
Fazit – Empfehlung	64
Liste der Anhänge	65

Das vorgelegte Konzept ist Teil (4.)
des Gesamtkonzeptes für die Gemeinde Schmitten.



Tourismus-, Verkehrs- und Besucherlenkungskonzept für Schmitten

Ziel: Erarbeitung und Umsetzung eines Tourismus-, Verkehrs- und Besucherlenkungskonzept für Schmitten



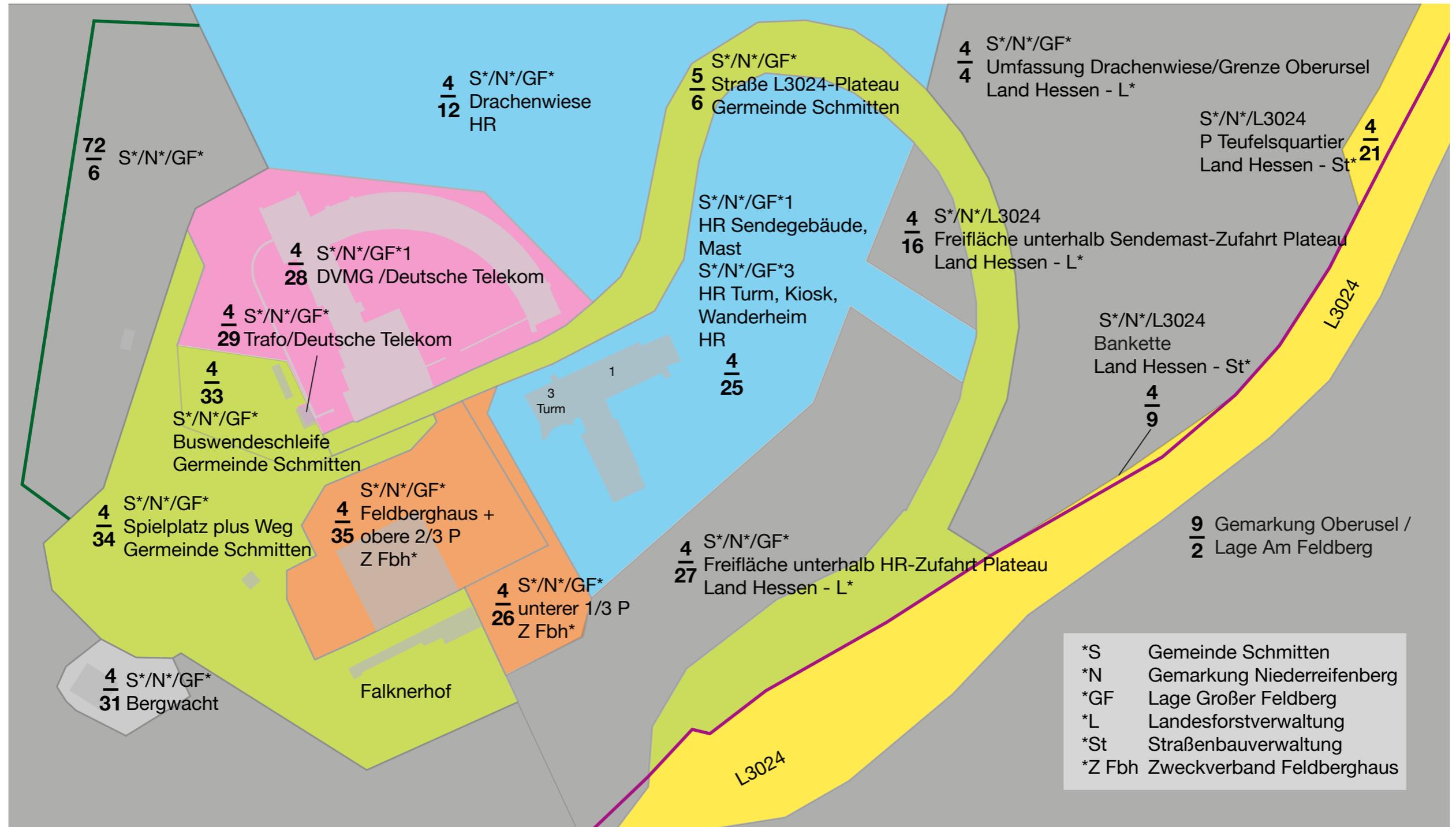
Die Gemeindevertretung Schmitten hat für 2021 ein Budget von insgesamt 40.000 EUR definiert. Dieses sollte für die Realisierung von ersten Maßnahmen bzgl. 1.) und vor allem 3.) – erste Entwürfe werden hier in Q1 2022 erwartet - sowie für die Konzepterarbeitung 4.) verwendet werden.

Ziele die mit dem Konzept nachhaltig erreicht werden sollen:

- 1 Lenkung und Ordnung des Park-, Bus- und Lieferverkehrs auf dem Feldbergplateau mittels Zufahrtsregelung im Rahmen einer Parkraumbewirtschaftung
- 2 Vermeidung von Suchverkehr auf dem Plateau
- 3 Sicherstellung der öffentlichen Ordnung
- 4 Sicherung von Einnahmen für die Gemeinde
- 5 Honorierungen von Besucher*innen im Feldberghaus, Aussichtsturm oder der Falknerei in Form von anteiligen Ticketanrechnungen

1. Darstellung der Eigentumsverhältnisse

Flurstücke und Eigentümer auf dem Feldbergplateau



1. Darstellung der Eigentumsverhältnisse

Gemeinde Nr. 434009 – Schmitten im Taunus / Gemarkung Nr. 0820 – Niederreifenberg – Flur-Nr. 009

- Die Flurstücke auf dem Plateau verteilen sich auf vier Eigentümer*innen:
 1. Gemeinde Schmitten
 2. Zweckverband Feldberghaus
 3. Deutsche Telekom
 4. Hessischer Rundfunk
- Flurstücke im Eigentum der Gemeinde Schmitten:
 - 5/6 – Zufahrt ab L3024
 - 4/33 – Buswendeschleife
 - 4/34 – Spielplatz – Weg – Falkenhof
- Der PKW-Parkplatz mit 24 Stellplätzen und der Busparkplatz mit 5 Stellplätzen liegen nur zum Teil auf dem Flurstück 5/6, dessen Eigentümerin die Gemeinde Schmitten ist.
- Der andere Teil der Parkplätze liegt auf dem Flurstück 4/12, der sogenannten Drachenwiese, dessen Eigentümer der Hessische Rundfunk ist.

1. Darstellung der Eigentumsverhältnisse

Parkplatz und Busparkplatz

Der PKW-Parkplatz und der Busparkplatz liegen nur zu einem Teil auf dem Flurstück 5/6 – Gemarkung: Niederreifenberg, Lage: Großer Feldberg, Flur: 9, Eigentümerin Gemeinde Schmitten. Der andere Teil liegt auf dem Flurstück 4/12 – Gemarkung: Niederreifenberg, Lage: Großer Feldberg, Flur: 9, Eigentümer: Hessischer Rundfunk Anstalt des öffentlichen Rechts Frankfurt am Main.



1. Darstellung der Eigentumsverhältnisse

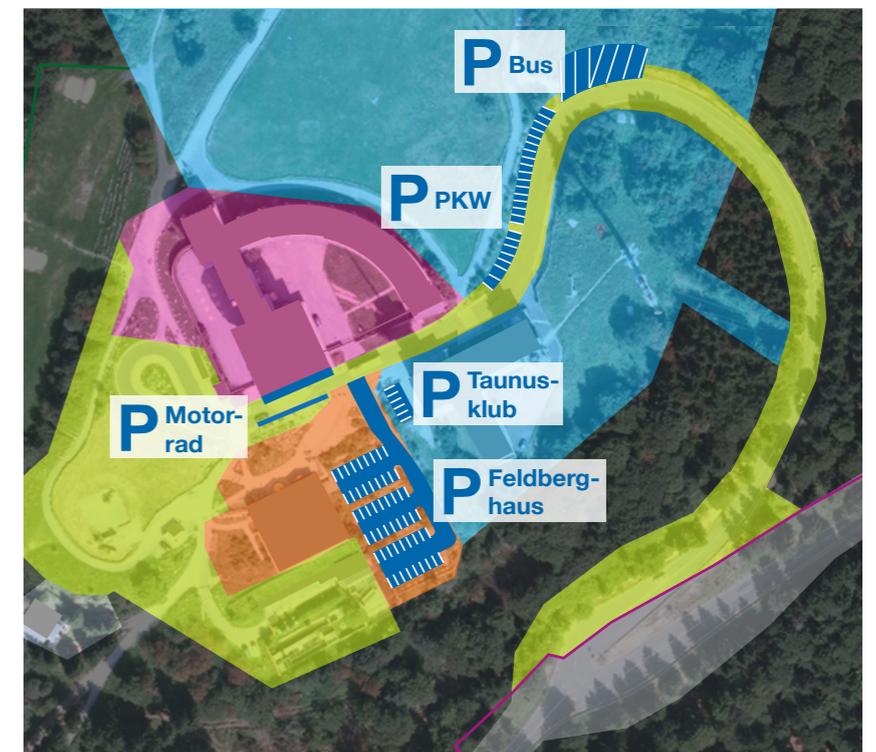
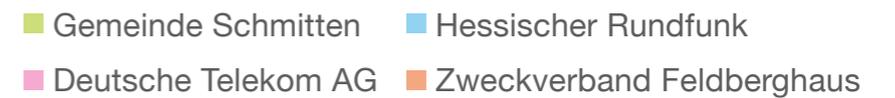
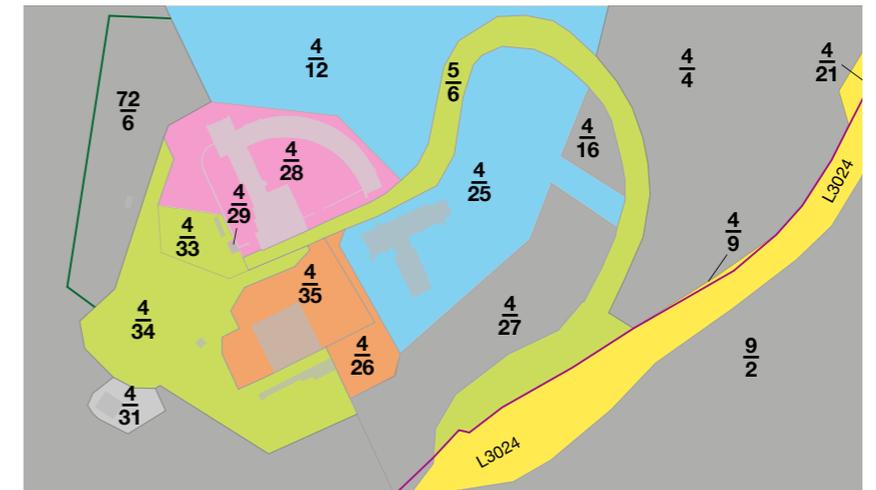
Gemeinde Nr. 434009 – Schmitten im Taunus / Gemarkung Nr. 0820 – Niederreifenberg – Flur-Nr. 009

- Für das Flurstück 4/12 besteht ein bis mindestens 2053 gültiger Gestattungsvertrag, der den Bau und Betrieb der Parkplätze und die Einrichtung einer Erholungsanlage mit Ruhebänken und Informationsstelen erlaubt.
- Voraussetzung für die Bewirtschaftung der Parkplätze sind also die Zustimmungen durch den Hessischen Rundfunk und den Hochtaunuskreis.
- Entscheidend ist dabei die Zustimmung durch den Hochtaunuskreis, dem der Bau und der Betrieb der Parkplätze im Rahmen des Gestattungsvertrages erlaubt sind. Die Erhebung von Parkgebühren kann durchaus dem Betrieb der Parkplätze zugerechnet werden.
- Der Hessische Rundfunk hat seine Zustimmung zum Vorhaben mit Schreiben vom 26.10.2022 erteilt.
- Der Hochtaunuskreis hat, vertreten durch den Landrat und den ersten Kreisbeigeordneten, am 12.1.2023 die grundsätzliche Zustimmung zur Parkraumbewirtschaftung durch die Gemeinde Schmitten im Taunus erklärt.
- Wegen der nötigen Verlegung von Kabeln für den Bau einer Schrankenanlage können weiter die Zustimmungen der Forstverwaltung des Landes Hessen und der Straßenbauverwaltung des Landes Hessen nötig werden.

1. Darstellung der Eigentumsverhältnisse

Eigentümer*innen der Flurstücke auf dem Feldbergplateau

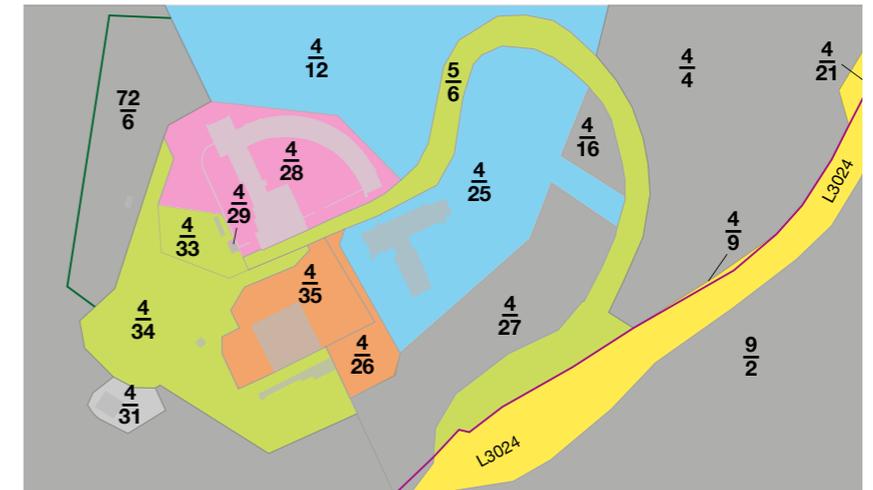
Flurstücke der Gemeinde Nr. 434009 – Schmitten im Taunus Gemarkung Nr. 0820 – Niederreifenberg – Flur-Nr. 009			
Flurstück	Lagebezeichnung	EigentümerIn	Nutzer - Pächter - Mieter
4/28	DFMG	Deutsche Telekom AG	DFMG
4/29	Trafohäuschen Bushaltestelle	Deutsche Telekom AG	?
5/6	Straße L3024-Plateau	Gemeinde Schmitten	Gemeingebrauch
4/33	Buswendeschleife	Gemeinde Schmitten	Gemeingebrauch
4/34	Spielplatz plus Weg unterer Bereich - Falknerhof	Gemeinde Schmitten	Gemeingebrauch - Falknerhof
4/12	Drachenwiese	Hessischer Rundfunk, Anstalt d. öffentl. Rechts Ffm	HTK-Gestattungsvertrag
4/25	HR-Sendegebäude, Mast	Hessischer Rundfunk, Anstalt d. öffentl. Rechts Ffm	HR
4/25	HR Turm, Kiosk, Wanderheim	Hessischer Rundfunk, Anstalt d. öffentl. Rechts Ffm	HR-Taunusklub
4/26	Feldberghaus inkl. unterer 1/3 Parkplatz	Zweckverband Feldberghaus	Radeberger
4/35	Feldberghaus inkl. oberer 2/3 Parkplatz	Zweckverband Feldberghaus	Radeberger
4/9	Bankette L3024	Straßenbauverwaltung Land Hessen	
4/21	Parkplatz Teufelsquartier	Straßenbauverwaltung Land Hessen	



1. Darstellung der Eigentumsverhältnisse

Eigentümer*innen der Flurstücke auf dem Feldbergplateau

Flurstücke der Gemeinde Nr. 434009 – Schmitten im Taunus Gemarkung Nr. 0820 – Niederreifenberg – Flur-Nr. 009			
Flurstück	Lagebezeichnung	EigentümerIn	Nutzer - Pächter - Mieter
4/31	Bergwacht	Gemeinde Schmitten, Verein zur Förderung der DRK Bergwacht Hessen, Bereitschaft G	Bergwacht
4/4	Umfassung Drachenwiese / Grenze Oberursel	Land Hessen - Landesforstverwaltung	
4/16	Freifläche unterhalb Sendemast-Zufahrt Plateau	Land Hessen - Landesforstverwaltung	
4/27	Freifläche unterhalb HR-Zufahrt Plateau	Land Hessen Landesforstverwaltung	
4/6	Wald westlich Plateau		
Flurstücke der Gemeinde Nr. 434005 – Königstein im Taunus Gemarkung Nr. 0792 – Falkenstein – Flur-Nr. 001			
Flurstück	Lagebezeichnung	EigentümerIn	Nutzer - Pächter - Mieter
1/3	Parkplatz Windeck	Straßenbauverwaltung Land Hessen	
Flurstücke der Gemeinde Nr. 434008 – Oberursel (Taunus) Gemarkung Nr. 0829 – Oberursel – Flur-Nr. 101			
Flurstück	Lagebezeichnung	EigentümerIn	Nutzer - Pächter - Mieter
9/2	Wald östlich Plateau		



2. Ermittlung des Verkehrsaufkommens 2005-2019

- Die Zufahrt zum Plateau erfolgt über die L3024 aus den Fahrtrichtungen „Rotes Kreuz“ und „Sandplacken“.
- Bei den regelmäßigen Verkehrszählungen gibt es nur eine Zählstelle (57160623) zwischen „Sandplacken“ und „Rotes Kreuz“.
- Die Daten aus den Zählungen der Jahre 2005-2015 liegen vor, die letzte Zählung wurde von 2020 auf 2021 verschoben und ist noch nicht ausgewertet.
- Die Aussagen zum Verkehrsaufkommen basieren deshalb auf den Verkehrszählungen der Jahre 2005, 2010 und 2015.
- Ergänzend wurden die Daten aus dem Verkehrsversuch 2019 herangezogen, auch wenn diese wegen der gewählten Zeiträume abweichende Werte gegenüber ganzjährigen Daten ausweisen können.
- Da bei den Zählungen beide Fahrtrichtungen gezählt werden, ist es üblich die Werte zu halbieren um das tatsächliche Fahrzeugaufkommen annähernd bestimmen zu können.
- Daten über das Verkehrsaufkommen zwischen „Sprungbrett“ und dem Plateau liegen nicht vor.
- Zum Vergleich wurden die Zählungsergebnisse der Hauptzufahrt in Richtung Hoherodskopf ausgewertet, der ebenfalls über zwei Zufahrten erschlossen wird, von denen die direkte Zufahrt abzweigt.

2. Ermittlung des Verkehrsaufkommens 2005-2019

Wichtige Ergebnisse im Überblick

- Der DTV auf der Zufahrt zum Feldbergplateau weist die für den Verkehr im Bereich eines Ausflugszieles üblichen Schwankungen auf, mit einer Spitze im Jahr 2005. Eine signifikante Zunahme ist zwischen 2005 und 2019 nicht festzustellen.
- Jährlich wurden auf dem Streckenabschnitt zwischen „Sandplacken“ und „Rotes Kreuz“ rund 481.000 Fahrzeugbewegungen gezählt. Es ist also von rund 240.500 Fahrzeugen pro Jahr auszugehen.
- Rund 30 Prozent der Fahrzeugbewegungen entfielen dabei auf die Sonn- und Feiertage.
- Auf der Hauptzufahrt in Richtung Hoherodskopf wurden im gleichen Zeitraum rund 568.000 Fahrzeugbewegungen gezählt. Es ist also von rund 284.000 Fahrzeugen pro Jahr auszugehen.
- Rund 20 Prozent der Fahrzeugbewegungen entfielen dabei auf die Sonn- und Feiertage.
- Der Anteil des Verkehrs an Sonn- und Feiertagen am Gesamtverkehr ist also am Hoherodskopf um ein Drittel geringer als am Großen Feldberg. Gemessen an der Gesamtzahl der Fahrzeuge beträgt der Unterschied 22 Prozent.
- Da der Parkplatz am Hoherodskopf deutlich größer ist als der auf dem Großen Feldberg kann also durchaus mit einer mindestens gleichen Auslastung gerechnet werden.
- PKW und Motorräder weisen an den Sonn- und Feiertagen auf der Zufahrt zum Großen Feldberg höhere Werte aus als an den Werktagen.
- Dieser Unterschied ist bei den Motorrädern signifikant höher als beim DTV PKW.
- Der Anteil des Freizeitverkehrs ist erkennbar höher als an den anderen Zählstellen im Feldberggebiet.
- Die Zählungen im Verkehrsversuch 2019 haben eine nahezu gleich hohe Belastung (48,1% / 51,9%) der beiden Zufahrten ergeben.
- Laut einer Fahrgastzählung des VHT im Jahr 2015 wurden in der Linie 57 ca. 9.450 Fahrgäste auf der Hauptstrecke Königstein – Feldberg – Oberursel/Hohemark mit Aus- bzw. Einstieg am Feldberg gezählt.

4. Prüfung der Verkehrsführung

- Die Zufahrt zum Plateau erfolgt über die L3024 aus den Fahrtrichtungen „Rotes Kreuz“ und „Sandplacken“.
- Die am „Sprungbrett“ abzweigende Gemeindestraße zum Plateau ist gegenüber der L3024 vorfahrtsberechtigt und zwar durch die sogenannte abknickende Vorfahrt. Für die Verkehrsteilnehmer auf der L3024 gelten die Schilder 306 StVO in Verbindung mit den Zusatzschildern 1002-20 bzw. 1002-24.
- Diese Regelung sollte beibehalten werden, weil sie die sichere Einfahrt der Verkehrsteilnehmer*innen in die L3024, wie auch das sichere Abbiegen im steilen Bereich des „Sprungbretts“ gewährleistet.
- Diese Empfehlung gilt unabhängig von der gewählten Variante der Parkraumbewirtschaftung.
- Diese Empfehlung wird auch vom Ordnungsamt der Gemeinde Schmitten geteilt.

5. Darstellung der Parkplätze auf dem Feldbergplateau

Ist-Zustand

Öffentlich:

Bus: 5 Stellplätze

PKW: 24 Stellplätze, davon 2 für Behinderte

Motorrad: ca. 30 Stellplätze (ohne Markierung)

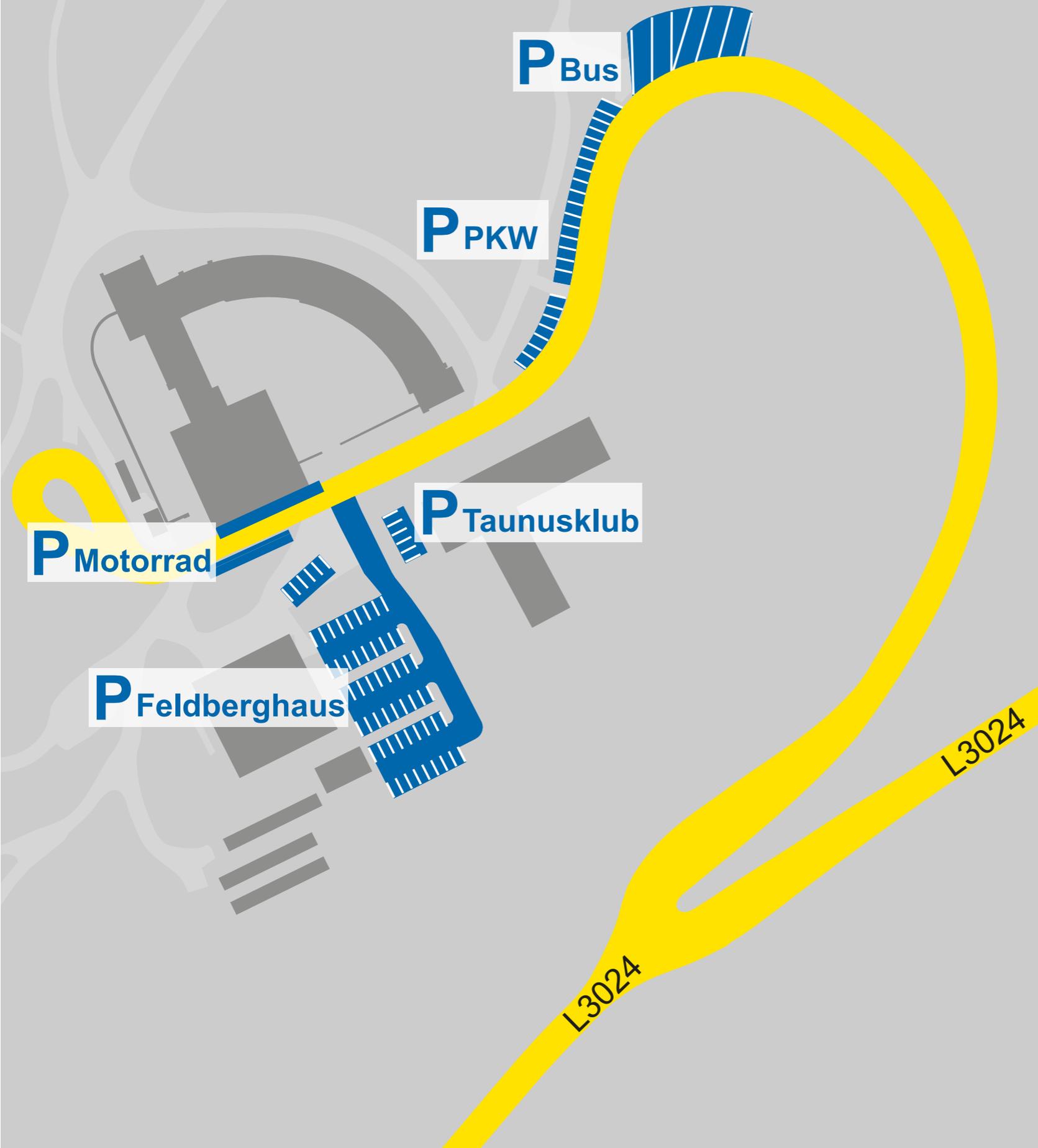
Gastronomie:

Feldberghaus: 54 PKW

Sonstige:

Weitere Stellplätze befinden sich auf den Grundstücken weiterer Anlieger*innen. Diese stehen der Öffentlichkeit nicht zur Verfügung. Die Zufahrt zu diesen Stellplätzen muss aber 24/7/365 gesichert sein.

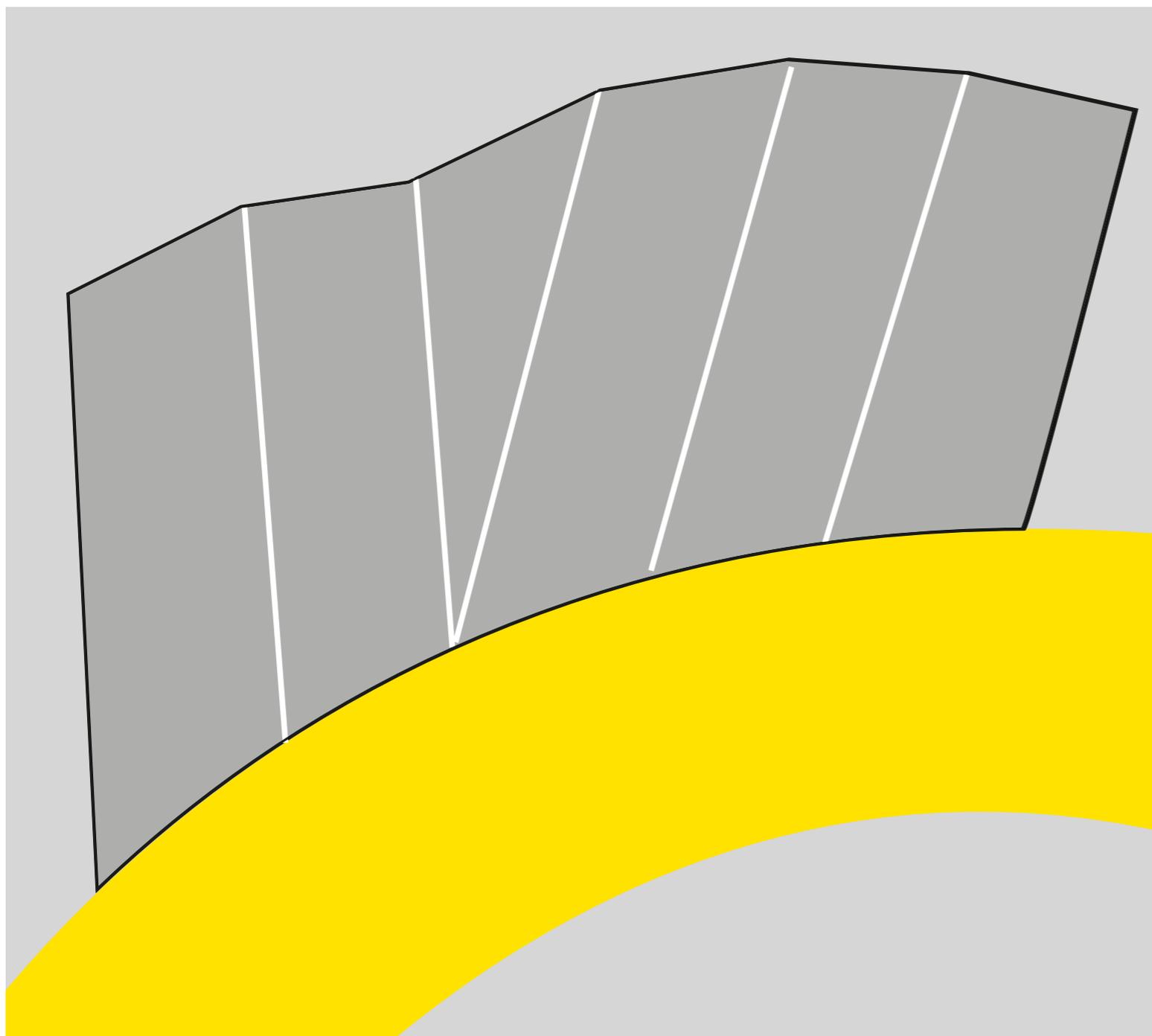
Finale Fassung zur Vorlage in den Gremien
Veröffentlichung nicht freigegeben



5. Darstellung der Parkplätze auf dem Feldbergplateau

Aktuelle Nutzung

Busparkplatz mit fünf Stellplätzen

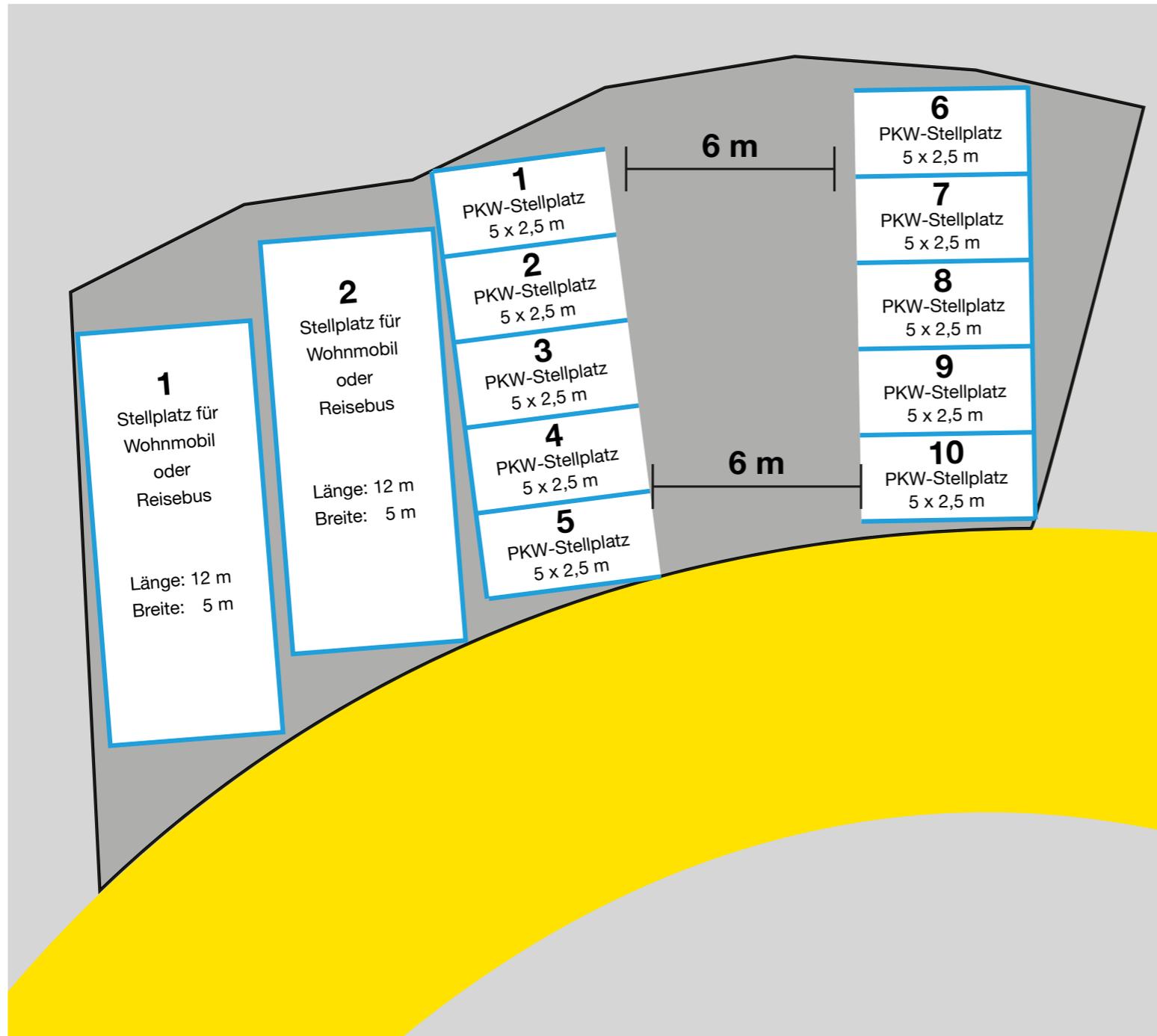


- Die fünf vorhandenen Stellplätze für Busse werden nur selten genutzt und auch dann meist nur von einem oder maximal zwei Bussen. An Spitzentagen werden sie oft regelwidrig von PKW genutzt. Auch Wohnmobile nutzen den Busparkplatz hin und wieder.
- Es ist nicht nötig, dass Busse direkt auf dem Plateau parken können. Nachdem die Fahrgäste ausgestiegen sind, können die Busse die Parkplätze „Windeck“, „Kleiner Feldberg“, „Tillmannsweg“ oder „Teufelsquartier“ nutzen.
- Die Fahrer*innen können per Mobiltelefon informiert werden, wenn die Fahrgäste abgeholt werden wollen. Die Netzabdeckung in dem Bereich ist ausreichend.
- Eine optimierte Nutzung des Busparkplatzes verbessert die Situation auf dem Plateau und ermöglicht höhere Einnahmen.

5. Darstellung der Parkplätze auf dem Feldbergplateau

Optimierte Nutzung

10 Stellplätze für PKW und 2 Stellplätze für Busse und Wohnmobile

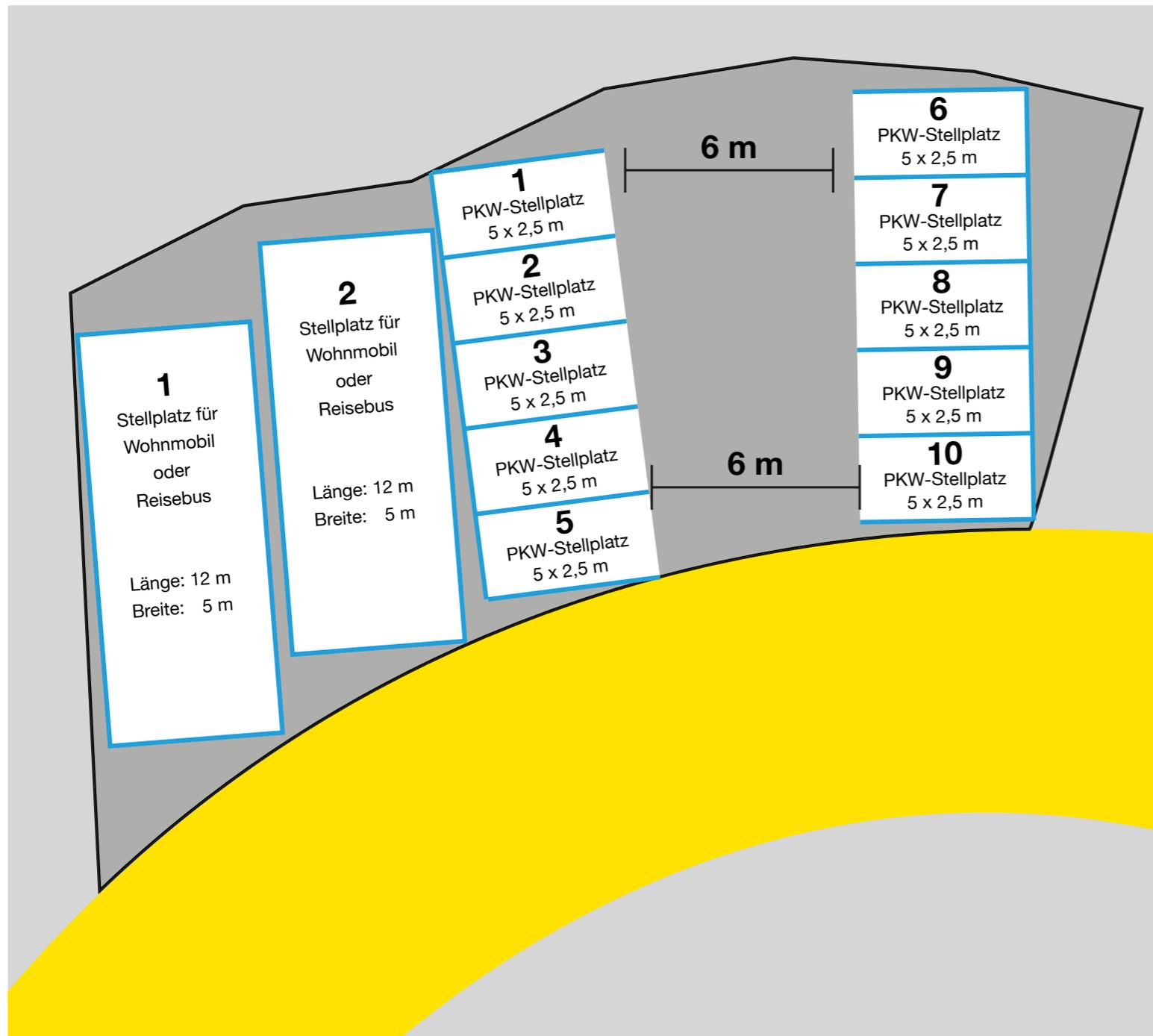


- Die künftige Nutzung berücksichtigt den möglichen Bedarf für einen Busstellplatz bei Veranstaltungen im Feldberghaus.
- Die Zahl der für die Bewirtschaftung durch die Gemeinde verfügbaren PKW-Stellplätze steigt um 10 auf 32.
- Die Stellplätze für Wohnmobile sind auch für größere Wohnmobile ausreichend dimensioniert.
- Wohnmobilisten die im Feldberggebiet angetroffen und befragt wurden, haben sich sehr positiv zur Einrichtung von Wohnmobil-Stellplätzen auf dem Feldbergplateau geäußert.
- Neben der Steigerung der touristischen Attraktivität stellt die Anwesenheit der Wohnmobile auch ein Element der sozialen Kontrolle dar.
- Die Wohnmobilisten sind mögliche Besucher*innen des Falkenhofes und des Feldberghauses und auch mögliche Kunden des Kiosks samt Aussichtsturm.
- Die Gäste können die öffentliche Toilette im Gebäude des Feldberghauses nutzen.

5. Darstellung der Parkplätze auf dem Feldbergplateau

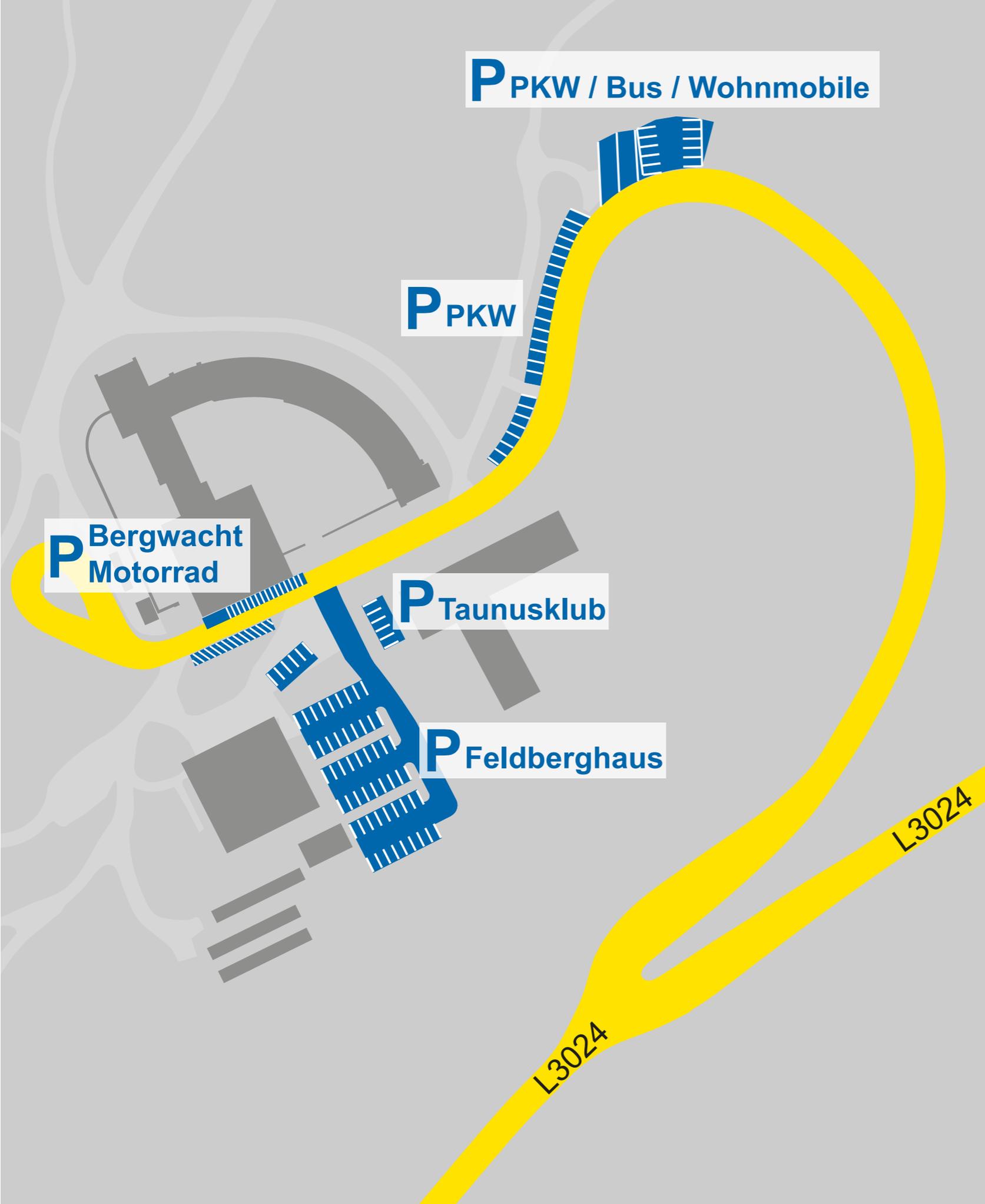
Optimierte Nutzung

10 Stellplätze für PKW und 2 Stellplätze für Busse und Wohnmobile



- Die Tagesgebühr für die deutlich kleineren und weniger attraktiven Stellplätze an der Hohemark beträgt 7 Euro. Die dortigen Stellplätze bieten weder Strom- noch Wasseranschluss.
- Eine Gebühr von 12 Euro ist für die Plätze auf dem Feldbergplateau also durchaus angemessen.
- Der Bestand an Wohnmobilen ist von 2016 bis 2021 um 61,7 Prozent gewachsen, die Zahl der Stellplätze nur um 15 Prozent. ⁽¹⁾
- Bundesweit liegt die Auslastung bei 18,3 Prozent mit steigender Tendenz. ⁽¹⁾
- Stellplätze in exponierten Lagen erzielen oft deutlich höhere Auslastungen.
- Außer der neuen Markierung sind keine baulichen Maßnahmen nötig.
- Die Aufenthaltsdauer sollte auf 24 Stunden begrenzt werden.
- Versorgungsanschlüsse sind für Kurzaufenthalte nicht nötig.

⁽¹⁾ Quelle: dwif Wirtschaftsfaktor Campingplatz- und Reisemobil-Tourismus in Deutschland 2020/2021



5. Darstellung der Parkplätze auf dem Feldbergplateau

Optimierte Nutzung

Öffentlich:

Bus / Wohnmobile: 2 Stellplätze
 PKW: 34 Stellplätze, davon 2 für Behinderte
 Motorrad: 30 Stellplätze

Gastronomie:

Feldberghaus: 54 PKW

Alle im öffentlichen Bereich gelegenen Parkplätze sollten neu markiert werden. Bei den Motorradparkplätzen kann auf eine Markierung verzichtet werden. Die Zahl der Stellplätze sollte auf den Schildern angegeben werden.

Finale Fassung zur Vorlage in den Gremien
 Veröffentlichung nicht freigegeben



5. Darstellung der Parkplätze auf dem Feldbergplateau

Optimierte Nutzung

Die Beschilderung mit Zeichen 314 und Zusatzschildern ordnet eindeutig an, dass die Stellplätze der jeweiligen Fahrzeugart vorbehalten sind.

Die Grafik zeigt die nötige Beschilderung für die optimierte Nutzung.

Die weitere Beschilderung, wie die Hinweise auf den Parkscheinautomat, ist mit den Betreibern des Feldberghauses abzustimmen und in das Gesamtkonzept für die Neugestaltung des Plateaus zu integrieren.

Finale Fassung zur Vorlage in den Gremien
Veröffentlichung nicht freigegeben

Parkplatzsituation auf dem Feldbergplateau

Problemfeld Infrastruktur & Information

- Beschilderung kann der Situation nur personalintensiv durch manuelle Bedienung der vorhandenen Klappschilder angepasst werden.
- Klappschilder erlauben nur die Sperrung, nicht aber die Anpassung an die sich durch An- und Abfahrten ständig verändernde Situation.
- In der Praxis werden die Klappschilder oft eher spät eingesetzt, also wenn die Überlastung bereits zu mehr Suchverkehr und damit verbundenen Rückstaus führte.
- Anreisende im PKW erfahren von der Überlastung der Parkplätze nur pauschal durch die Verkehrsinformationen in Rundfunk und Internet, oder aber erst vor Ort durch die Klappschilder und Absperrungen.

Parkplatzsituation auf dem Feldbergplateau

Problemfeld Besucher*innenverhalten

- Viele Besucher*innen fahren, trotz der geringen Erfolgsaussicht, zunächst auf das Feldbergplateau um dort zu parken. Der Verkehr auf dem Plateau ist bei entsprechendem Besucher*innenandrang von diesen PKW geprägt. Die Erholungsqualität auf dem Plateau wird durch diesen „Kreisverkehr“ erheblich beeinträchtigt.
- Da nur 24 Stellplätze für PKW auf dem öffentlichen Parkplatz zur Verfügung stehen, sucht die große Mehrheit der Besucher*innen anschliessend die tiefer gelegenen Parkplätze „Teufelsquartier“, „Tillmannsweg“, „Windeck“ und „Kleiner Feldberg“ auf.
- Ein Teil der Besucher*innen parkt aber verbotswidrig vor dem Feldberghaus, auf dem Busparkplatz unterhalb des Plateaus und entlang der Straße zum Plateau.
- Dieses Verhalten verursacht Rückstaus, die im worst case zu Behinderungen des ÖPNV und der Rettungsfahrzeuge führen. Häufig beginnt der Rückstau schon am „Sprungbrett“, führt also zu weiteren Staus auf der L3024.
- Generell ist die Bereitschaft den ÖPNV zu nutzen eher gering. Der eigene PKW ist für die große Mehrheit der Besucher*innen das Verkehrsmittel der Wahl, das möglichst nahe am Ausflugsziel geparkt werden soll.
- Als Resultat überwiegt an Spitzentagen schon früh am Tage der Suchverkehr gegenüber dem Zielverkehr. Behinderungen des ÖPNV verschärfen die Situation.

Zusammenfassung

Die Verkehrs-Problematik auf dem Feldbergplateau hat vier Hauptursachen:

1. Den Wunsch der Besucher*innen direkt am Ziel parken zu dürfen
2. Starke und schwer absehbare Schwankungen im Besucher*innenaufkommen
3. Sperrung der Zufahrt ist nur manuell durch die Klappschilder möglich
4. Mangelnde bzw. zeitlich und räumlich zu spät einsetzende Information

Das Parkleitsystem muss deshalb an diesen Hauptursachen ansetzen:

1. Verteilung der Besucher*innen auf vorhandene Parkplätze im Umfeld des Plateaus
2. Information der Besucher*innen über die Belegung der Stellplätze auf dem Plateau
3. Sperrung der Zufahrt zum Plateau ab Sprungbrett bei Vollbelegung des Plateaus
4. Frühzeitige und räumlich vorgelagerte Information der Besucher*innen durch die fernsteuerbaren LED-Wechselverkehrszeichen auf Kreisebene
5. Zusätzliche Information der Besucher*innen über den Rundfunk und das Internet
6. Voraussetzung für das Gelingen eines Parkleitsystems ist die enge Verzahnung mit den anderen Maßnahmen im Rahmen des Gesamtkonzeptes für die Gemeinde Schmitten (Seite 3).

Grundlagen zur Verbesserung

- Die Überlastung der Straßen und einzelner Parkplätze findet nur an wenigen Tagen im Jahr statt. Deshalb sollte ein Parkleitsystem kurzfristig und individuell anpassbar sein.
- Drohende Überlastungen sind nur kurzfristig vorhersehbar, das Parkleitsystem ist deshalb auf aktuelle Informationen über die Situation angewiesen. Zeitnahe Information erlaubt rechtzeitiges Eingreifen der Behörden.
- Im Feldberggebiet gibt es an nahezu allen Tagen im Jahr ausreichend Parkmöglichkeiten, die aber nicht alle in der unmittelbaren Nähe der wichtigen Ziele liegen. Deshalb sollten auf den Parkplätzen „Windeck“, „Kleiner Feldberg“, „Teufelsquartier“ und „Tillmannsweg“ Informationstafeln aufgestellt werden.
- Diese Tafeln sollten Informationen über die Fußwege zum Plateau und zu anderen Attraktionen im Umfeld enthalten. Weiter sind Hinweise auf die anderen Parkplätze im näheren Umkreis wichtig.
- Auf den weiteren Parkplätzen sind ebenfalls Schilder mit den benötigten Informationen vorzusehen.
- Die Wege von den Parkplätzen zum Plateau müssen besser beschildert und teilweise ertüchtigt werden.
- Der Parkplatz „Hochstraße (Grundschule)“ an der L3025 ist nicht direkt an das Netz der Wanderwege zum Plateau angebunden. Es sollte seitens des Naturparks geprüft werden, ob eine Verbindung zum Wanderweg Richtung Parkplatz „Weilsberg“ geschaffen werden kann.

Grundlagen zur Verbesserung

- Die Beschilderung auf der L3024 sollte so optimiert werden, dass eine zeitnahe Information über die Belegung ermöglicht wird. Auch räumlich sollte bereits möglichst weit vor Erreichen der Parkplätze informiert werden. So kann der Suchverkehr minimiert werden, der an Spizentagen einen erheblichen Teil des Verkehrsaufkommens ausmacht.
- Nahezu alle Besucher*innen des Feldberggebietes verfügen über ein Smartphone bzw. einen PC. Deshalb sollten die Möglichkeiten der Kommunikation über das Internet konsequent genutzt werden und der Internetauftritt des TTS mit aktuellen Informationen zur Parkplatzbelegung ergänzt werden.
- Alle ergriffenen Maßnahmen müssen über die Medien kommuniziert werden. Dabei ist natürlich wichtig, dass der Gewinn an Freizeitqualität für die Tagestouristen*innen im Vordergrund steht. Der heutige Zustand führt ja nur für die wenigen Besucher*innen zu einem gefühlten Vorteil, die einen der begehrten Parkplätze am Ziel ergattern können.

Informationsschilder an den Parkplätzen

Abbildung zeigt Symbolbild



Gestaltung bleibt dem Naturpark in Abstimmung mit der Steuerungsgruppe vorbehalten

Die Schilder sollten folgende Elemente unbedingt enthalten:

- Übersichtskarte der Parkplätze im Feldberggebiet (TTS)
- Hinweise auf die verschiedenen Wege zum Plateau mit Länge und Höhenmetern
- Hinweise zu anderen Wanderwegen und Attraktionen
- Blickfang (z.B. weisses „i“ auf blauem Grund)

6. Prüfung der Realisierbarkeit einer Schrankenanlage zwischen „Sprungbrett“ und Feldbergplateau

Folgende Voraussetzungen sind bei der Wahl des Standortes und der technischen Ausstattung der Gesamtanlage zu berücksichtigen:

a) Verkehrsführung unterhalb der Schranke, Wendemöglichkeiten

Anforderungen an den Standort

- Der Standort der Schranke ist so zu wählen, dass ein Rückstau auf die L3024 möglichst vermieden wird.
- Die Fahrbahnbreite vor beiden Schrankenbäumen muss ausreichend sein um die Bildung einer Rettungsgasse zu ermöglichen.
- Es ist nicht auszuschliessen, dass Verkehrsteilnehmer*innen trotz Vollbelegung der Parkplätze bis zur Schranke vorfahren. Deshalb ist ein Standort mit möglichst großer Fahrbahnbreite zu wählen, um die eventuell nötigen Wendemanöver möglichst gefahrlos zu ermöglichen.
- Die Anforderungen an die Durchfahrtsbreite für den Winterdienst müssen berücksichtigt werden.

6. Prüfung der Realisierbarkeit einer Schrankenanlage zwischen „Sprungbrett“ und Feldbergplateau

Folgende Voraussetzungen sind bei der Wahl des Standortes und der technischen Ausstattung der Gesamtanlage zu berücksichtigen:

b) Vermeidung von Rückstaus bei geschlossener Schranke

Anforderungen im Umfeld des Plateaus

- Da die Schranke bei Vollbelegung der Parkplätze geschlossen bleiben soll, muss im räumlichen Vorfeld eine Anzeige der Belegung erfolgen. Nur so können Rückstaus vor der geschlossenen Schranke weitgehend verhindert, wenn auch nicht gänzlich ausgeschlossen werden.
- Die dafür einzusetzenden Schilder sollten auf den Parkplätzen „Windeck“ und „Teufelsquartier“ errichtet werden. Dort können die Besucher*innen dann entweder parken, oder gefahrlos wenden.

6. Prüfung der Realisierbarkeit einer Schrankenanlage zwischen „Sprungbrett“ und Feldbergplateau

Folgende Voraussetzungen sind bei der Wahl des Standortes und der technischen Ausstattung der Gesamtanlage zu berücksichtigen:

c) Sicherstellung der Zufahrt von ÖPNV und Rettungsfahrzeugen

Anforderungen an die Ein- und Ausfahrtsstationen

- Die Ein- und Ausfahrten einer Schrankenanlage müssen mit Feuerwehrschränken ausgerüstet werden.
- Der Verkehrsgesellschaft der Linienbusse sind Zugangskarten zur Verfügung zu stellen um alle auf der Linie 57 eingesetzten Bussen die freie Zufahrt zu ermöglichen. Alternativ kann die freie Zufahrt der Linienbusse über die Eingabe eines Zifferncodes erfolgen.
- Zugangskarten für freie Einfahrt sind ebenfalls an die weiteren Anlieger*innen wie die Bergwacht, DFMG und den Falkenhof auszugeben.
- Die Fahrzeuge des Winterdienstes dürfen nicht zum Anhalten gezwungen werden und erhalten deshalb Fernbedienungen für die Betätigung der Schranken.

6. Vorauswahl der für die Anwendung am Großen Feldberg tauglichen Systeme

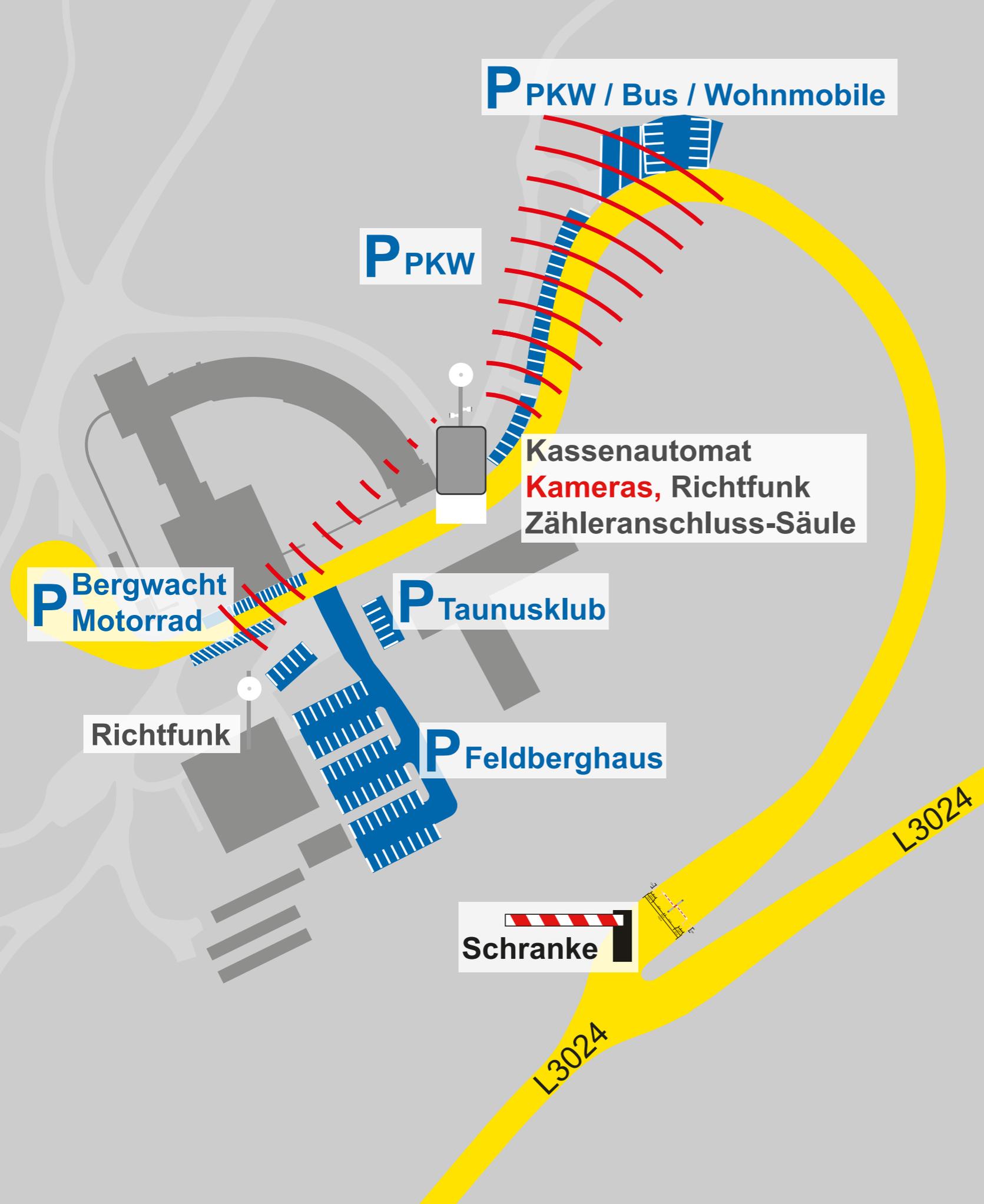
- Nach Sichtung des Marktes wurde zunächst nach einer Videokonferenz zu den Anforderungen und zu den technischen Aspekten ein Angebot bei der Firma HÖHRMANN eingeholt.
- Die Betreiber des Feldberghauses haben bereits den Auftrag für die Lieferung einer Schrankenanlage für den Gästeparkplatz am Feldberghaus an die Firma DESIGNA erteilt.
- Diese Anlage ist so konzipiert, dass sie mit einigen Änderungen und Ergänzungen auch auf der Zufahrt zwischen dem „Sprungbrett und dem Feldbergplateau eingesetzt werden kann.
- Technische Klärungen haben ergeben, dass eine Kombination mit Anlagen verschiedener Hersteller technisch und im Betrieb so komplex wäre, dass von dieser Variante abzusehen ist.
- Deshalb wurde das zweite Angebot mit den für eine Kooperation mit dem Feldberghaus nötigen Erweiterungen bei der Firma DESIGNA eingeholt.
- Beide Anbieter haben umfassende Erfahrungen mit Systemen für die Parkraumbewirtschaftung.
- Die Systeme beider Anbieter können die grundlegenden Anforderungen für den Einsatz am Feldberg erfüllen.
- Wegen der Vorentscheidung bei der Wahl des Systems durch die Betreiber des Feldberghauses erfolgten die vertiefenden technischen Klärungen mit der Firma DESIGNA.

6. Variante 1

Standorte der Komponenten

- Standort der Schrankenanlage direkt oberhalb des „Sprungbretts“
- Kassenautomat I auf dem Gästeparkplatz des Feldberghauses
- Kasse und Server im Feldberghaus
- Kassenautomat II und Zähleranschluss-Säule am oberen Ende der öffentlichen PKW-Stellplätze
- Richtfunkverbindung zwischen Kassenautomat und Feldberghaus
- Kameraüberwachung der Parkplätze im öffentlichen Bereich
- Kabel für Daten und Netzversorgung entlang der Straße zum Sprungbrett

Finale Fassung zur Vorlage in den Gremien
Veröffentlichung nicht freigegeben



6. Variante 1a

Schrankenanlage in Kooperation mit dem Feldberghaus

Grundlagen, Gebühren & Verteilung

- Diese Variante wurde in Abstimmungsgesprächen mit Herrn Schlosser, dem Betreiber des Feldberghauses, erarbeitet und als grundsätzlich möglich erachtet. Die technische Machbarkeit wurde vom Hersteller bestätigt.
- Dabei werden die öffentlichen Parkplätze und der Gästeparkplatz des Feldberghauses als Einheit betrachtet.
- Es wird eine Schrankenanlage auf der Zufahrt zum Plateau oberhalb des „Sprungbretts“ installiert.
- Die Einnahmen werden proportional zur Anzahl der Stellplätze auf das Feldberghaus und die Gemeinde verteilt.
- Besucher des Plateaus können ihren Parkplatz frei wählen und bezahlen alle den gleichen Preis.
- Die Parkgebühr beträgt 2 € pro Stunde für PKW, 1,5 € für Motorräder und 12 € pro Tag für Wohnmobile und Reisebusse.
- Das Feldberghaus erstattet seinen Gästen die Gebühr für die ersten 90 Minuten.
- **Diese Erstattung sollte vom Gebührenanteil des Feldberghauses abgezogen werden.**
- Ausweise für Mitarbeiter*innen des Feldberghauses dürfen nicht zu Lasten der Gemeinde gehen.
- Lieferanten des Feldberghauses können sich über die Gegensprechanlage anmelden.

6. Variante 1b

Schrankenanlage in Kooperation mit dem Feldberghaus

Grundlagen, Gebühren & Verteilung

- Diese Variante wurde in Abstimmungsgesprächen mit Herrn Schlosser, dem Betreiber des Feldberghauses, erarbeitet und als grundsätzlich möglich erachtet. Die technische Machbarkeit wurde vom Hersteller bestätigt.
- Dabei werden die öffentlichen Parkplätze und der Gästeparkplatz des Feldberghauses als Einheit betrachtet.
- Es wird eine Schrankenanlage auf der Zufahrt zum Plateau oberhalb des „Sprungbretts“ installiert.
- Die Einnahmen werden proportional zur Anzahl der Stellplätze auf das Feldberghaus und die Gemeinde verteilt.
- Besucher*innen des Plateaus können ihren Parkplatz frei wählen und bezahlen alle den gleichen Preis.
- Die Parkgebühr beträgt 2 € pro Stunde für PKW, 1,5 € für Motorräder und 12 € pro Tag für Wohnmobile und Reisebusse.
- Das Feldberghaus erstattet seinen Gästen die Gebühr für die ersten 90 Minuten.
- Diese Erstattung wird für alle Parkplätze gewährt und gemeinsam vom Gebührenanteil der Gemeinde und des Feldberghauses abgezogen.
- Ausweise für Mitarbeiter*innen des Feldberghauses dürfen nicht zu Lasten der Gemeinde gehen.
- Lieferanten des Feldberghauses können sich über die Gegensprechanlage anmelden.

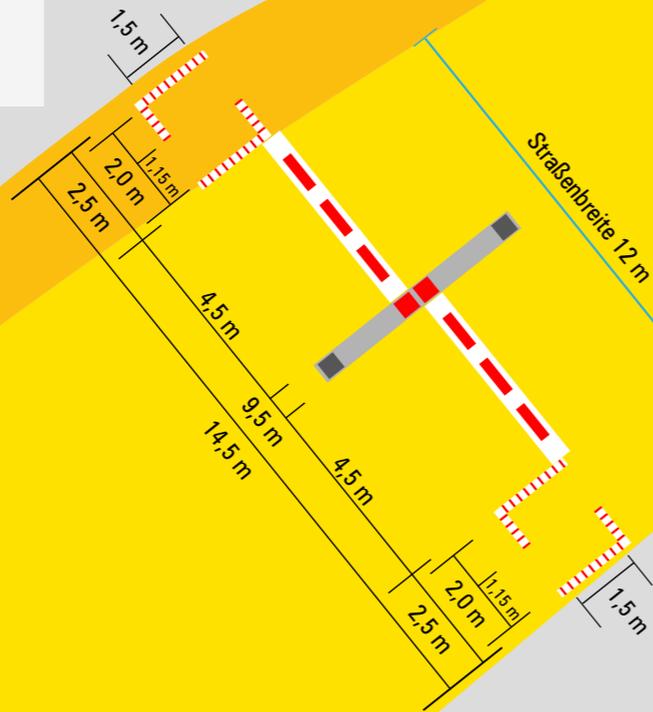
6. Variante 1

Schrankenanlage in Kooperation mit dem Feldberghaus

Kosten und Finanzierung

- Da der Betreiber des Feldberghauses bereits eine Schrankenanlage beauftragt hat, wurden nur die für eine Kooperation mit der Gemeinde benötigten zusätzlichen Komponenten und Baumaßnahmen ermittelt.
- Die Kosten der zusätzlichen Komponenten belaufen sich laut Angebot des Herstellers auf ca. 35.000 €.
- Die Kosten für den zweiten Kassenautomaten belaufen sich laut Angebot des Herstellers auf ca. 18.700 € für das Modell für ausschließlich bargeldlose Zahlung und ca. 27.100 € für das Modell, das auch Bargeld annimmt.
- Die Firma DESIGNA empfiehlt eine jährliche Wartung der Anlage. Der Preis wird mit ca. 1.450 € angegeben.
- Die Kosten der nötigen Komponenten am Standort des Kassenautomaten betragen maximal ca. 6.000 €, sie können erst nach Abschluss der Vereinbarung genau ermittelt werden.
- Die Kosten der Baumaßnahmen und deren Verteilung auf die Gemeinde Schmitten und die Betreiber des Feldberghauses müssen noch ermittelt werden.
- Der Betreiber des Feldberghauses schlägt vor, die Kosten der gesamten Schrankenanlage zu übernehmen und diese über die Einnahmen aus Parkgebühren zu refinanzieren.
- Nach erfolgter Refinanzierung sind die Einnahmen dann im Verhältnis der Parkplätze zwischen dem Betreiber des Feldberghauses und der Gemeinde zu teilen.
- Der Betreiber des Feldberghauses erhält eine angemessene Vergütung für den Aufwand der Abrechnungen, für die Wartung und den laufenden Betrieb der Anlage.

- Straße L3024-Plateau
Ist-Zustand
- notwendige Verbreiterung



L3024

- Schranke
- Einfahr- Ausfahrstation
- ⋯ Umlaufsperrung für Fahrräder

6. Variante 1

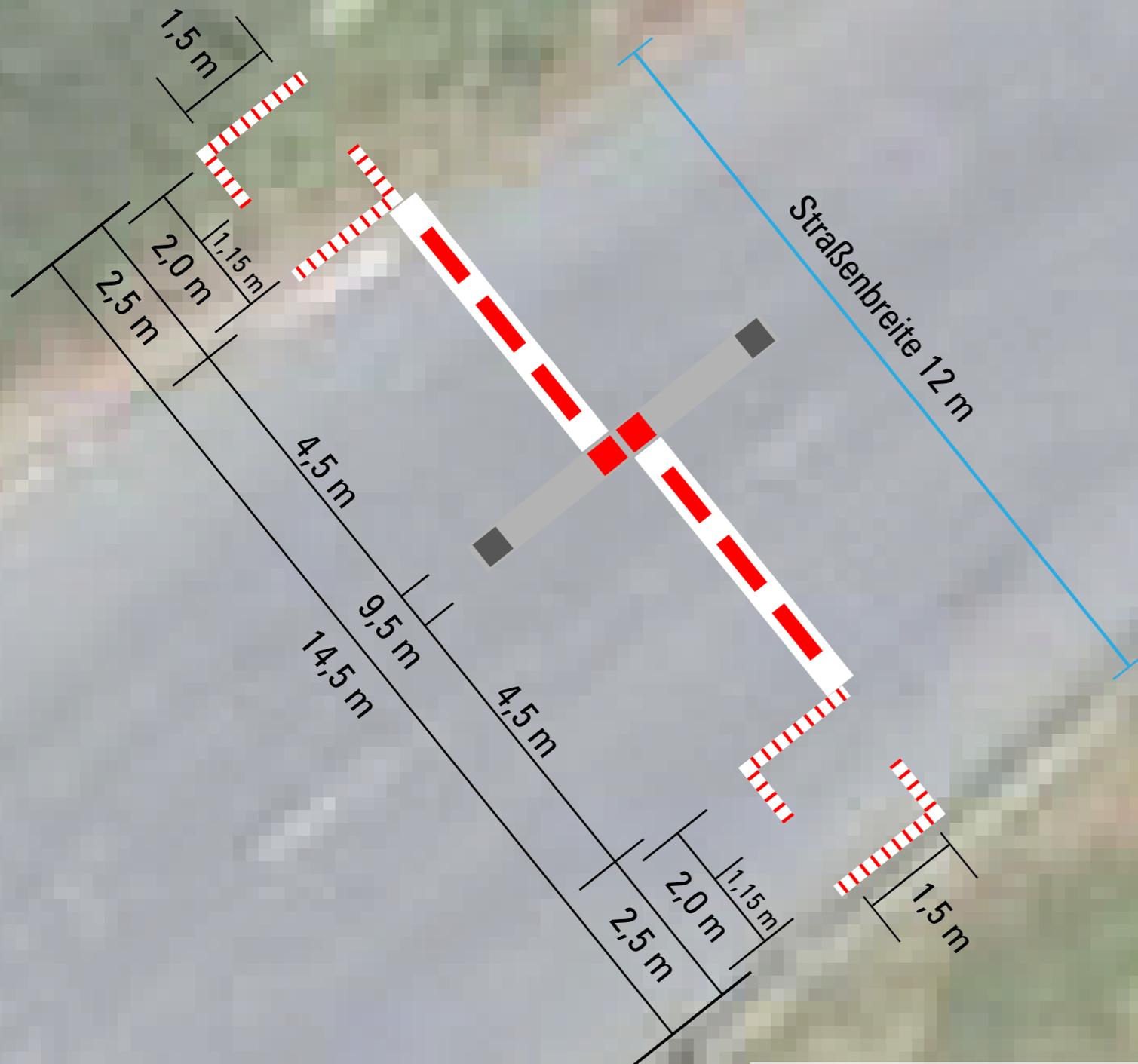
Standort und Aufbau der Schrankenanlage

- Die Schrankenanlage ist an der von der Gemeinde Schmittgen gewünschten Stelle der Fahrbahn vorgesehen.
- Die Umlaufsperrungen für Fahrräder und Fußgänger*innen sind nach den Empfehlungen des ADFC dimensioniert.
- Die Ein- und Ausfahrstationen sind für die Bedienung von PKW und LKW ausgelegt.
- Wegen der von der Straßenmeisterei Usingen geforderten Durchfahrtsbreite von 4,5 Metern ragt ein Umlaufgitter ca. 2,5 Meter über den asphaltierten Bereich hinaus. Dieser Teil muss befestigt werden.

Finale Fassung zur Vorlage in den Gremien
Veröffentlichung nicht freigegeben

6. Variante 1

Luftbild Standort Schrankenanlage



-  Schranke
-  Einfahr- Ausfahrstation
-  Umlaufsperr für Fahrräder

Finale Fassung zur Vorlage in den Gremien
Veröffentlichung nicht freigegeben

6. Variante 1

Anzeigetafeln für die Parkplatzbelegung



- An den Standorten „Windeck“, „Teufelsquartier“ und „Sprungbrett“ kann die Parkplatzbelegung auf dem Plateau mit Prismenwendern angezeigt werden.
- Diese sind wesentlich preisgünstiger als LED-Wechselverkehrszeichen und können wegen des sehr geringen Stromverbrauches auch mit Solarpanels und Batterien betrieben werden.
- Als Schätzpreis für die Lieferung inklusive Fundament und Montage hat der Hersteller Bremicker Verkehrstechnik 10.000 € pro Schild genannt.
- Typische Prismenwender haben drei Seiten pro Segment, was für den Bedarf an den genannten Standorten völlig ausreichend ist.
- Besucher*innen werden so an dem Punkt über die Belegung des Plateaus informiert, an dem sie parken bzw. ohne Rückstau und Verkehrsgefährdung wenden können.
- Das hier gezeigte Beispiel wäre für den gemeinsamen Betrieb einer Schrankenanlage mit dem Feldberghaus geeignet. Dafür ist die automatische Erfassung der Belegungszahlen nötig.

Finale Fassung zur Vorlage in den Gremien - Veröffentlichung nicht freigegeben

6. Variante 1

Belegungsanzeige im Umfeld

- Die Standorte der Prismenwender sollten so gewählt werden, dass die Besucher*innen frühzeitig im Bereich der großen und weiterhin gebührenfreien Parkplätze informiert werden.
- So wird das Risiko von Rückstaus verringert, wenn diese auch nicht gänzlich ausgeschlossen werden können.
- Zusätzlich können zwei weitere Schilder am „Sprungbrett“ installiert werden.
- Die Belegungsdaten können vom Server der Schrankenanlage per GSM oder LTE an die Schilder übertragen werden.
- Diese Übergabe muss zwischen dem Lieferanten der Schrankenanlage und dem der Schilder abgestimmt werden.

Finale Fassung zur Vorlage in den Gremien
Veröffentlichung nicht freigegeben

6. Variante 1

Schrankenanlage in Kooperation mit dem Feldberghaus

Technik und Handling

- Wichtige Voraussetzung für den weitgehend automatisierten Betrieb der Schranken ist die nach Fahrzeugtypen getrennte Erfassung der Belegung der Stellplätze.
- Da Systeme zur automatischen Belegungserkennung an den einzelnen Stellplätzen den Kostenrahmen sprengen würden, muss diese Erkennung über die Ausgabe verschiedener Parkscheine erfolgen.
- Dafür sind drei Terminals an der Ein- und Ausfahrt nötig. Ein sogenanntes TwinDeck, dessen unteres Terminal für PKW und das obere für Reisebusse und Wohnmobile genutzt wird und ein einfaches Terminal für die Motorräder.
- Motorräder werden aus Sicherheitsgründen zusätzlich über einen Laserscanner erfasst, weil sie nicht zuverlässig mit der Induktionsschleife erkannt werden.
- Radfahrer*innen und Fußgänger*innen müssen die Umlaufgitter neben den Schranken nutzen.
- Rückstaus vor der Schranke an der Zufahrt müssen im Rahmen des Möglichen vermieden werden. Dafür sind Belegungsanzeigen im räumlichen Vorfeld vorzusehen.

6. Variante 1

Schrankenanlage in Kooperation mit dem Feldberghaus

Personalbedarf

- Die Betreuung der Anlage vor Ort inklusive der Leerung der Münzkassette des Kassenautomaten durch den Betreiber des Feldberghauses ist Teil der geplanten Vereinbarung. Es gibt also keine regelmäßig anfallenden Arbeiten, die von der Gemeinde erledigt werden müssen.
- Das Ordnungsamt sollte trotzdem sporadisch Präsenz zeigen, um Wildparken zu vermeiden und Ordnungswidrigkeiten zu ahnden.
- An Spitzentagen wird auch weiterhin die Hilfe durch ehrenamtliche Mitarbeiter*innen der Verkehrswacht nötig sein um eventuelle Staus an der Schrankenanlage aufzulösen und mögliche Sperrungen ab „Sandplacken“ bzw. „Rotes Kreuz“ durchzusetzen.

6. Variante 1

Schrankenanlage in Kooperation mit dem Feldberghaus

Bauseitige und technische Voraussetzungen

Standort Schrankenanlage

- Betonierte Insel zwischen den Schrankenarmen für die Aufnahme der Ein- und Ausfahrtsstationen inkl. Kabelzuführung
- Fundamente inkl. Kabelzuführung für die Aufnahmen der Schrankenarme
- Die nötige Verlegung einer Induktionsschleife in der Fahrbahn ist Auftragsbestandteil des Lieferanten der Schrankenanlage
- Umlaufgitter für Fahrräder und Fußgänger*innen
- Beschilderung der Schrankenanlage

Verbindung Schrankenanlage – Feldberghaus

- Leerrohr für Erdkabel vom Feldberghaus bis zum Standort der Schrankenanlage (ca. 415 Meter)
- LWL-Kabel konfektioniert in Leerrohr verlegt (empfohlen wird zweites LWL-Kabel als Reserve)
- Netzkabel NYY-J, Querschnitt nach Absprache mit Lieferanten der Schrankenanlage

Standort Schilder (Prismenwender)

- Fundamente – sind im Schätzpreis der Firma Bremicker Verkehrstechnik enthalten

6. Variante 1

Schrankenanlage in Kooperation mit dem Feldberghaus

Bauseitige und technische Voraussetzungen

Standort Kassenautomat

- Betoniertes Fundament
- Zähleranschluss-Säule nach Vorgabe der SYNA
- Mast mit Traverse für Aufnahme Richtfunk und Kameras – Höhe maximal 8 Meter
- 2 Kameras zur Überwachung der Parkplätze Fabrikat Ubiquiti
- Richtfunkbrücke Fabrikat Ubiquiti
- Klemmenkasten mit Anschlusskabeln für Kameras und Richtfunkbrücke
- Beschilderung

Standort Feldberghaus

- Gegenstelle Richtfunk
- Zwischenzähler für Stromversorgung Schrankenanlage

6. Variante 1

Schrankenanlage in Kooperation mit dem Feldberghaus

Gebührenmodell

- Die Betreiber des Feldberghaus möchten einen einheitlichen Tarif von 2 € pro Stunde für PKW, 1,50 € für Motorräder und 12 Euro pro Tag für Reisebusse und Wohnmobile.
- Der vergünstigte Tarif für Motorräder soll einen Anreiz schaffen tatsächlich nur die für Motorräder ausgewiesenen Parkplätze zu nutzen.
- Den Gästen des Feldberghauses sollen die ersten 90 Minuten, also 3 €, vergütet werden und zwar unabhängig von der Wahl des Parkplatzes.
- Die zu verteilenden bzw. anzurechnenden Gebühren sinken also um die Höhe dieser Vergütung.
- Da die Gebühren zunächst für die Refinanzierung der Investitionen verwendet werden sollen, verlängert dieses Modell die Zeit bis zum Break Even. Da die Gemeinde erst an den Einnahmen beteiligt werden soll, wenn der Break Even erreicht ist, werden Einnahmen für die Gemeinde dadurch erst später möglich.
- Die Gemeinde trägt bei diesem Modell dauerhaft einen Teil der Vergütung für die Gäste des Feldberghauses.
- Im Worst Case kann das den Verzicht auf bis zu 75 Prozent der für die Gemeinde zu erzielenden Parkgebühren bedeuten.

6. Variante 1

Schrankenanlage in Kooperation mit dem Feldberghaus

Honorierung für Besucher*innen der Betriebe auf dem Feldbergplateau

- Eines der Ziele der Gemeinde Schmitten ist eine Honorierung der Besucher*innen des Feldberghauses, des Falkenhofes, des Kiosks und des Aussichtsturmes in Form von anteiligen Ticketanrechnungen.
- Wie diese Vergütung bei einer Kooperation mit dem Feldberghaus für die anderen Betriebe vor Ort erfolgen kann, ist mit dem Hersteller der Schrankenanlage und den Betreibern des Feldberghauses abzustimmen.

Stärken (Strengths)

- Höchste Lenkungswirkung
- Aufenthaltsqualität auf dem Plateau steigt
- Suchverkehr im Bereich des Plateaus wird reduziert
- Belegung der Parkplätze wird erfasst und kann entsprechend kommuniziert werden
- Behinderungen von Bussen und Einsatzfahrzeugen können ab der Schrankenanlage deutlich reduziert werden
- Die Reduzierung des Suchverkehrs beruhigt die Situation und trägt zum Umweltschutz bei

Chancen (Opportunities)

- Aufwand für die Durchsetzung der Regeln kann deutlich vermindert werden – Personalkosten werden gesenkt
- Regelwidriges Parken wird unattraktiver
- Nach dem Break Even können langfristig Einnahmen generiert werden
- Aufenthaltsdauer kann verlängert werden
- Rolle des ÖPNV kann gestärkt werden

Schwächen (Weaknesses)

- Kosten für Anlagen und die Baumaßnahmen sind recht hoch
- Verwaltungsaufwand durch die Abrechnungen zwischen Feldberghaus und Gemeinde
- Die Schrankenanlage ist technisch sehr komplex
- Die tatsächliche Belegung der Stellplätze muss regelmäßig mit der im System gespeicherten abgeglichen werden
- Rückstau an der Schranke ist möglich, wenn die Anzeigen ignoriert werden
- Das Funktionieren des System hängt vom disziplinierten Verhalten aller Beteiligten und Besucher*innen ab

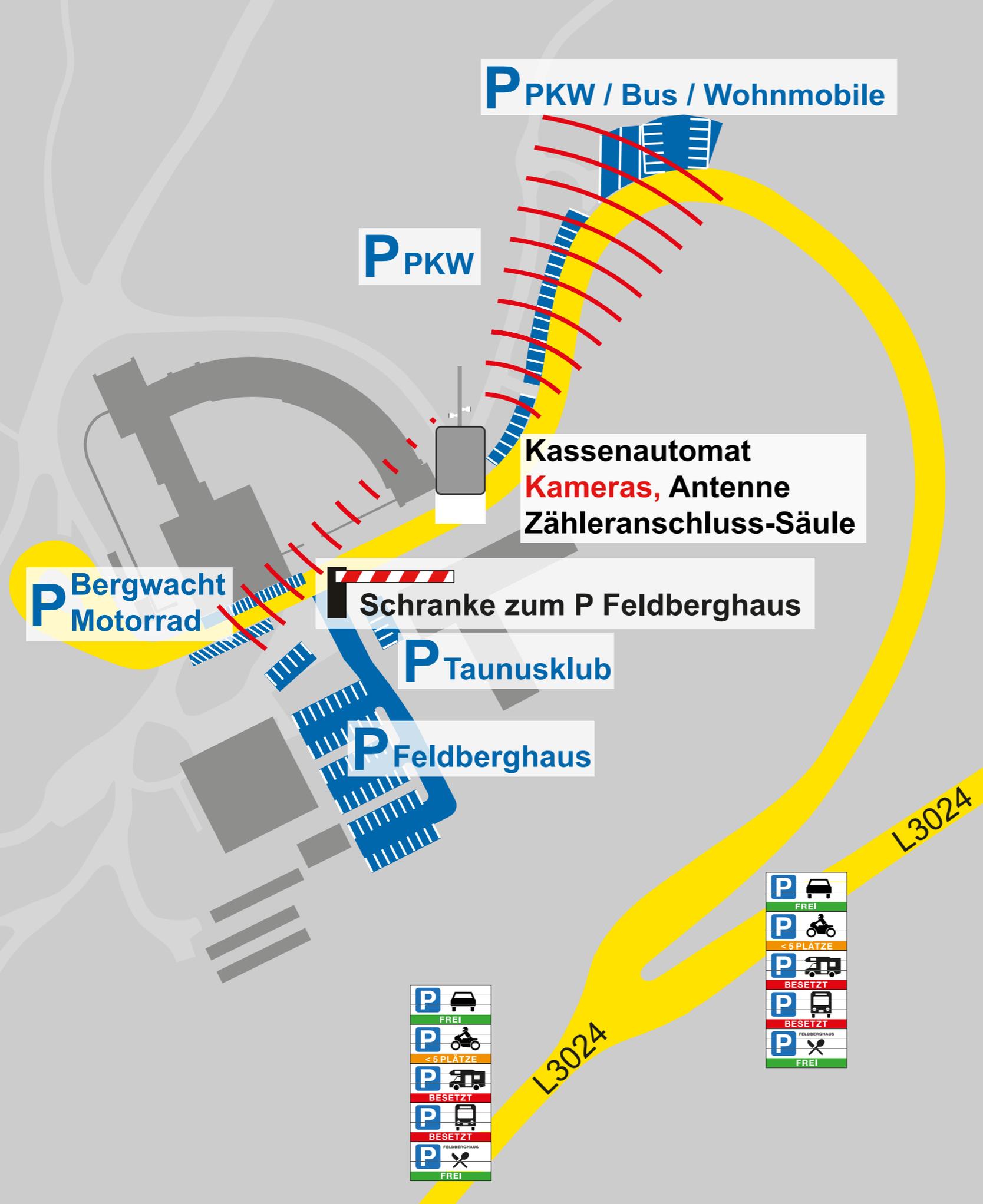
Risiken (Threats)

- Zeitpunkt des Break Even kann nicht vorhergesehen werden. Generierung von Einnahmen für die Gemeinde ist somit unsicher
- Parkgebühren können als „Abzocke“ bzw. als Einstieg in eine mögliche Kommerzialisierung eines Ausflugszieles gewertet werden
- Es kann versucht werden das Plateau über die Waldwege zu verlassen
- Vandalismus

6. Variante 2 Parkscheinsystem

- Standort des Parkscheinautomaten am oberen Ende des PKW-Parkplatzes
- Zähleranschluss-Säule am Ende der öffentlichen PKW-Stellplätze
- Optional: Kameras und Modem am Standort des PSA
- Mobilfunkanbindung des Automaten und der Kameras
- Kameraüberwachung der Parkplätze im öffentlichen Bereich
- Schrankenanlage am Gästeparkplatz des Feldberghauses – Bau und Betrieb durch den Pächter

Finale Fassung zur Vorlage in den Gremien
Veröffentlichung nicht freigegeben



6. Variante 2

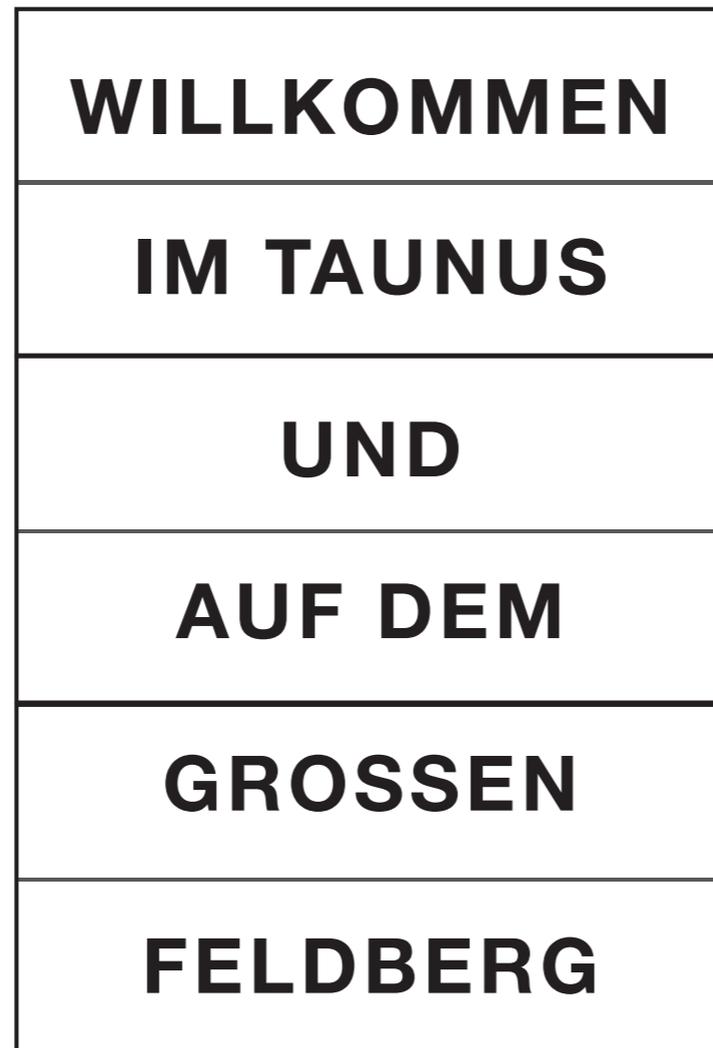
Parkscheinsystem – Kauf und Betrieb durch die Gemeinde

Grundlagen und Kosten

- Alternativ zur Schrankenanlage in Kooperation mit dem Feldberghaus kann ein Parkscheinautomat (PSA) für die Parkplätze im öffentlichen Bereich zum Einsatz kommen.
- Die Kosten für einen leistungsfähigen PSA belaufen sich laut Angebot des Herstellers auf ca. 10.450 € für ein Gerät, das ausschließlich bargeldlose Zahlungen akzeptiert und ca. 11.450 € für ein Gerät, das zusätzlich auch Bargeld annimmt.
- Die Kosten der nötigen Komponenten am Standort des PSA betragen maximal ca. 5.000 € und können erst nach Abschluss der Planung genau ermittelt werden.
- Die Entscheidung über die Gebühren obliegt bei dieser Lösung der Gemeinde.
- Die Einnahmen aus den Parkgebühren fließen direkt und in voller Höhe an die Gemeinde.
- Wenn ein PSA mit Barzahlungsoption eingesetzt wird, sollte dieser täglich durch die Gemeinde geleert werden.
- Der Wechsel der Papierrolle und die Reinigung der Schächte kann von Mitarbeitern*innen der Gemeinde übernommen werden.
- Die regelmäßige Wartung kann nach Einweisung grundsätzlich auch von Mitarbeitern*innen der Gemeinde übernommen werden, Wartungseinsätze seitens des Lieferanten werden nach dessen aktuell gültigen Sätzen berechnet.

Anzeigetafeln für die Parkplatzbelegung

Variante ohne Feldberghaus



6. Variante 2

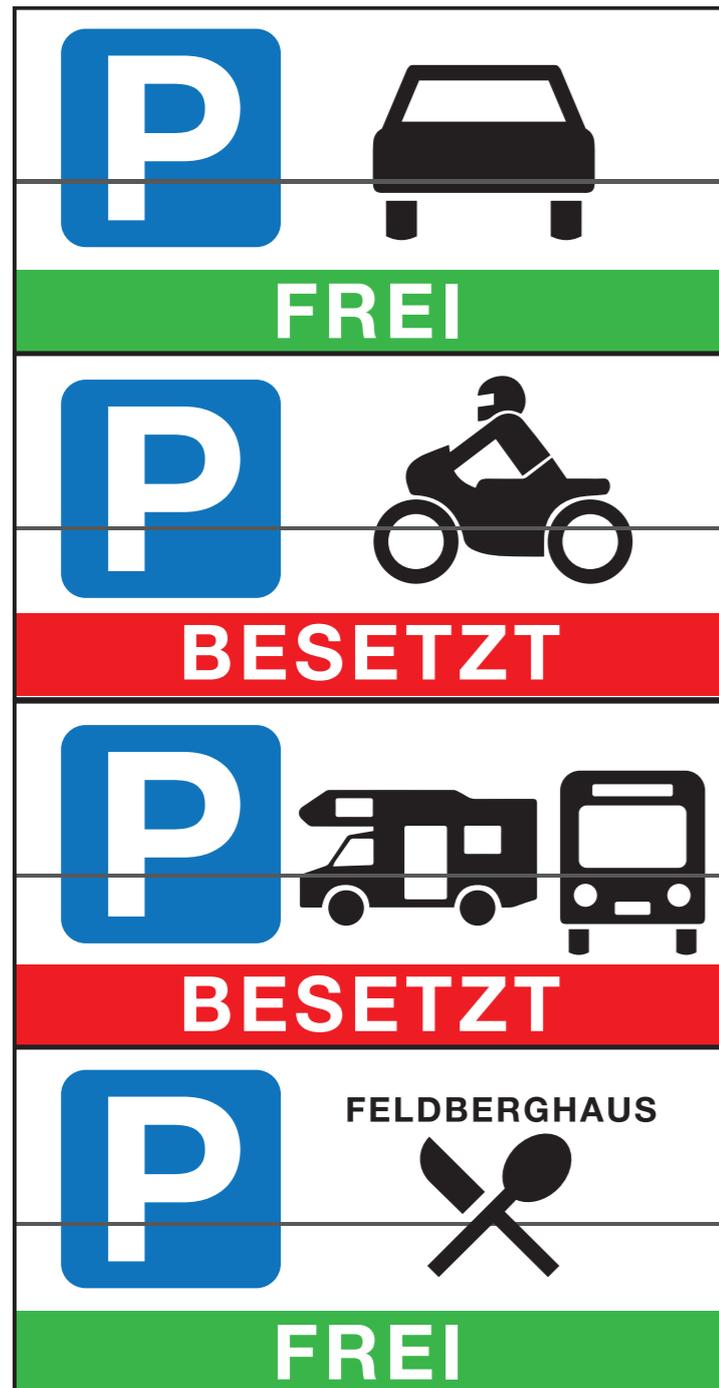
Parkscheinsystem

- Wenn die Lösung mit einem Parkscheinautomat umgesetzt wird, können die Belegungsdaten nicht automatisch übermittelt werden.
- Die Umschaltung der Anzeigen muss dann von Mitarbeiter*innen der Gemeinde bzw. von ehrenamtlichen Helfer*innen der Verkehrswacht erfolgen.
- An Tagen mit absehbar geringem Besucher*innenaufkommen kann dauerhaft ein Begrüßungstext angezeigt werden. Fehlanzeigen über die Belegung werden damit an diesen Tagen ausgeschlossen.

Finale Fassung zur Vorlage in den Gremien
Veröffentlichung nicht freigegeben

Anzeigetafeln für die Parkplatzbelegung

Variante mit Feldberghaus



6. Variante 2

Parkscheinsystem

- Wenn die Betreiber des Feldberghauses die Belegungsdaten des Gästeparkplatzes an die Schilder senden, kann diese Variante zum Einsatz kommen.
- Für die öffentlichen Parkplätze ändert sich gegenüber Variante 2 nichts.
- Die nötigen technischen Voraussetzungen sind zwischen den Betreibern des Feldberghauses und dem Lieferanten der Schilder zu klären.

Finale Fassung zur Vorlage in den Gremien
Veröffentlichung nicht freigegeben

6. Variante 2

Parkscheinsystem – Kauf und Betrieb durch die Gemeinde

Technik und Handling

- Die empfohlenen Parkscheinautomaten (PSA) für die Parkplätze im öffentlichen Bereich wurden von der Firma Gregori Verkehrstechnik-Vertriebs GmbH angeboten, die u.a. PSA an die Stadt Oberursel geliefert hat.
- Die PSA können verschiedene Tarife anbieten.
- Da die Ankunftszeit genau ermittelt wird, können Parkzeitüberschreitungen angemessen geahndet werden.
- Beide Ausführungen bieten die Option „Pay by Plate“ bei der auf die Ausgabe eines Parkscheines verzichtet werden kann, wenn das Kennzeichen eingegeben wird. Das erleichtert Motorradfahrer*innen das korrekte Verhalten, weil ein Wegwehen eines Parkscheines ausgeschlossen wird.
- Bei Nutzung der Option „Pay by Plate“ entfällt der Weg zum Fahrzeug nach der Zahlung am PSA.
- Die Option „Pay by Plate“ kann auch später nachgerüstet werden.
- Die erhobenen Daten bei Erfassung des Kennzeichens können an das bei der Gemeinde vorhandene System owi21ToGo übermittelt werden. Diese Übergabe muss zwischen dem Hersteller und ekom21 abgestimmt werden.
- Der Wartungsaufwand für PSA wird von Verantwortlichen an anderen Standorten als gering beschrieben, die Parkscheinautomaten als robust und wenig störanfällig.

6. Variante 2

Parkscheinsystem – Kauf und Betrieb durch die Gemeinde

Personalbedarf

- Im Vergleich zur weitgehend automatisierten Lösung mit einer Schrankenanlage ist der Personalaufwand seitens der Gemeinde natürlich höher.
- Beim Einsatz des PSA mit Barzahlungsoption ist die tägliche Leerung durch Mitarbeiter*innen der Gemeinde Schmittgen angeraten.
- Da es bei dieser Variante keine automatische Sperrung bei Vollbelegung der Parkplätze auf dem Plateau gibt, müssen öfter Mitarbeiter*innen des Ordnungsamtes vor Ort sein, um die Parkordnung durchzusetzen und Ordnungswidrigkeiten zu ahnden.
- Die Stadt Schotten setzt hierfür regelmäßig drei Minijobber*innen ein, die allerdings wiederum drei Parkplatzanlagen an den Standorten Hoherodskopf, Taufsteinhütte und Niddatal Sperre betreuen. Mit jeweils rund 100 PKW-Stellplätzen sind die dortigen Standorte zudem größer als der auf dem Feldbergplateau.
- An absehbaren Spitzentagen sollte immer ein(e) Mitarbeiter*in im Auftrag der Gemeinde vor Ort sein. Zumindest in der Anfangszeit sollte diese Aufgabe an einen Sicherheitsdienst übertragen werden.
- Die Steuerung der Prismenwender könnte dann vor Ort per Fernbedienung erfolgen.
- An Spitzentagen wird auch weiterhin die Hilfe durch ehrenamtliche Mitarbeiter*innen der Verkehrswacht nötig, sein um eventuelle Staus auf der Zufahrt zum Plateau aufzulösen und mögliche Sperrungen ab „Sandplacken“ bzw. „Rotes Kreuz“ durchzusetzen.

6. Variante 2

Parkscheinsystem – Kauf und Betrieb durch die Gemeinde

Bauseitige und technische Voraussetzungen

Plateau

- Stromanschluss mit Zähleranschluss-Säule (ZAS). Die SYNA als Netzbetreiber hat in Vorgesprächen angeboten, den Anschluss am oberen Ende der öffentlichen Parkplätze als innerörtlichen Anschluss bereitzustellen. Dadurch fallen nur die pauschalen Kosten für einen solchen Anschluss an.
- Die ZAS ist von der Gemeinde zu stellen und vor Ort zu installieren.
- Fundament für ZAS und PSA
- Am Standort der ZAS ist optional ein Mast für die Kameras und die LTE-M Verbindung vorzusehen.
- Alle Parkplätze, auch die mit unveränderter Nutzung, sollten neu markiert werden.
- Die nötigen Schilder sind anzuschaffen und müssen vor Ort montiert werden.

Standort Schilder (Prismenwender)

- Fundamente – sind im Schätzpreis der Firma Bremicker Verkehrstechnik enthalten

6. Variante 2

Parkscheinsystem – Kauf und Betrieb durch die Gemeinde

Gebührenmodelle

- Im Gegensatz zu einer Kooperation mit dem Feldberghaus können die Parkgebühren bei Verzicht auf eine Schrankenanlage und Einsatz eines eigenen Parkscheinautomaten (PSA) von der Gemeinde frei festgelegt werden. Eine Abstimmung mit den Tarifen des Feldberghauses bietet sich dabei an, führt aber bei längeren Aufenthalten zu hohen Parkgebühren.
- Als Beispiele für die Gebührenerhebung wurden der Hoherodskopf im Vogelsberg und die Wasserkuppe in der Rhön untersucht. An beiden Ausflugszielen werden Parkgebühren mit Parkscheinautomaten erhoben. Lokale Akteure geben die Besucher*innenzahl auf der Wasserkuppe mit gut 1 Million, die auf dem Hoherodskopf mit 0,4 bis 0,6 Millionen jährlich an.
- Der DTV auf den Zufahrten weist für das Feldbergplateau auf eine Besucher*innenzahl wie auf dem Hoherodskopf hin.
- Wasserkuppe: Hier werden Tagesparkscheine zum einheitlichen Preis von 2 Euro angeboten. Parkplätze für Motorräder stehen kostenfrei zur Verfügung.
- Hoherodskopf: Hier werden zeitlich gestaffelte Parkgebühren für alle Kfz erhoben.

bis 2 Stunden	3 Euro
von 2 bis 4 Stunden	4 Euro
länger als 4 Stunden	5 Euro
Busse: pauschal	10 Euro
Jahresvignette:	20 Euro

6. Variante 2

Parkscheinsystem – Kauf und Betrieb durch die Gemeinde

Gebührenmodelle

- Die Gebühren am Hoherodskopf wurden zum 1.1.2022 deutlich erhöht. Ab diesem Zeitpunkt gilt die Gebührenpflicht auch für Motorräder.
- Zum 1.9.2022 wurde ein Kurztarif von 1,50 Euro für maximal 1 Stunde eingeführt. Dieser Tarif gilt aber nur von Montag bis Freitag, weil aus Sicht der Verantwortlichen sonst an den Wochenenden zu wenige Plätze für Familien blieben, die sich erfahrungsgemäß länger am Hoherodskopf aufhalten.

6. Variante 2

Parkscheinsystem – Kauf und Betrieb durch die Gemeinde

Gebührenmodelle

- Grundsätzlich können beide Gebührenansätze, also entweder Tagesstarif oder nach Dauer gestaffelte Tarife auf dem Feldbergplateau genutzt werden. Da ohnehin nur sehr wenige Besucher*innen den ganzen Tag im Bereich des Feldbergplateaus verbringen, ist auch bei der Variante mit Tagesstarif an Spitzentagen mit einer mehrfachen Belegung der Parkplätze zu rechnen. Tagesstarife fördern längere Aufenthalte im Bereich des Plateaus. Diese sind in Bezug auf das Verkehrsaufkommen durchaus wünschenswert, verringern aber den Durchsatz und damit die Zahl der möglichen Kunden*innen für die Angebote auf dem Plateau.
- Aktuell nutzen viele Besucher*innen die Parkplätze recht kurz, weil sie nur einen kleinen Spaziergang machen, einen Imbiss zu sich nehmen, einen Kaffee am Kiosk trinken oder den Aussichtsturm besuchen. Die letzte Studie (ift 2009) zum Standort geht für das Feldberggebiet von einer Aufenthaltsdauer der Besucher*innen von durchschnittlich 2 Stunden aus. Deshalb kann ein Mindesttarif wie auf dem Hoherodskopf empfohlen werden.
- Die höheren Einnahmen gegenüber einem Tagesstarif sind bei unverändertem Besucher*innenverhalten voraussichtlich mit nach Dauer gestaffelten Tarifen zu erreichen. Dabei kann das Gebührenmodell vom Hoherodskopf übernommen werden. Von einer Jahresvignette ist aber abzuraten, weil auf dem Feldberg wesentlich mehr regelmäßige Besucher*innen angenommen werden können, als auf dem Hoherodskopf, der ein erheblich kleineres Einzugsgebiet hat. Gerade Motorradfahrer*innen, die regelmäßig eine kleine Feierabendrunde fahren, sind auf dem Feldbergplateau sicher wesentlich zahlreicher.
- Die Gebühren können natürlich auch in der gleichen Höhe, also 2 € pro Stunde, wie auf dem Gästeparkplatz des Feldberghauses festgelegt werden. Dabei fallen allerdings bei längeren Aufenthalten hohe Gebühren an.

6. Variante 2

Parkscheinsystem – Kauf und Betrieb durch die Gemeinde

Gebührenmodelle

- Der zuständige Mitarbeiter der Stadt Schotten hat im persönlichen Gespräch insgesamt positive Erfahrungen bei der Erhebung der Parkgebühren bestätigt.
- Für das Feldbergplateau ist eine höhere Auslastung der einzelnen Stellplätze wahrscheinlich, weil deren Zahl bei ähnlichem Besucher*innenaufkommen geringer ist.
- Für beide Varianten kann die, z.B. auf der Wasserkuppe beobachtete, Weitergabe der Parkscheine durch Erfassung des Kennzeichens bei der Ausgabe und den damit verbundenen möglichen Verzicht auf Parkscheine vermindert werden. Das erleichtert allen Parkenden das korrekte und rechtssichere Verhalten. Ein „Wegwehen“ des Parkscheines von geparkten Motorrädern stellt so auch kein Problem dar.
- Durch die Eingabe des Kennzeichens bei Ankunft wird auch die Verhängung von Bußgeldern wesentlich erleichtert. Da diese sich nach der Dauer der Überschreitung der Parkzeit bzw. nach der Dauer des Parkens ohne bezahlte Parkgebühr richten, können die Verstöße mit geringerem Personalaufwand angemessen und fair geahndet werden.
- Der Zeitraum für die Erhebung der Parkgebühren kann bei beiden Varianten durchaus auf die Zeit von 9 bis 19 Uhr begrenzt werden.

6. Variante 2

Parkscheinsystem – Kauf und Betrieb durch die Gemeinde

Honorierung für Besucher der Betriebe auf dem Feldbergplateau

- Eines der Ziele der Gemeinde Schmitten ist eine Honorierung der Besucher*innen des Feldberghauses, des Falkenhofes, des Kiosks und des Aussichtsturmes in Form von anteiligen Ticketanrechnungen.
- Ob eine Honorierung der Besucher*innen des Feldberghauses bei Nutzung der öffentlichen Parkplätze auch bei dieser Variante erfolgen soll, ist auf politischer Ebene zu klären. Im Falle dieser Honorierung ist der Anreiz für die Besucher*innen des Feldberghauses den Kundenparkplatz zu nutzen natürlich geringer. Bei Stichproben seit der Eröffnung des Feldberghauses wurde festgestellt, dass häufig zunächst die Parkplätze im öffentlichen Bereich besetzt waren. (Berechnungsgrundlagen ohne / mit Feldberghaus Anhang Seiten 68-70)
- Bei Einsatz eines Parkscheinautomaten kann die Honorierung mit dem Quittungsabschnitt der Parkscheine erfolgen (siehe Bild).
- Dieser Quittungsabschnitt kann an der Kasse abgegeben werden und der gewünschte Betrag von der zu zahlenden Summe abgezogen werden.
- Die gesammelten Quittungsabschnitte sind der Gemeinde vorzulegen, die dann den entsprechenden Betrag an die beteiligten Betriebe auszahlt.

PKW

TICKET VON AUSSEN GUT
LESBAR HINTER DIE
WINDSCHUTZSCHEIBE LEGEN!

Waldparkplatz Hohemark

PARKZEIT ENDET

26.08. 12:45

2022 Nr. 40916
Betrag EUR 0,00
Bar 0,00 Karte 0,00

26.08.2022 11:45

Quittung

Waldparkplatz Hohemark
Ticket Nr.: 40916
PARKZEIT ENDET

26.08. 12:45
Betrag EUR 0,00

Stärken (Strengths)

- Erheblich geringere Kosten gegenüber Schrankenanlage bei Kauf, Wartung und Unterhalt
- Geringer baulicher Aufwand
- Aufenthaltsqualität auf dem Plateau steigt
- Suchverkehr im Bereich des Plateaus wird reduziert
- Belegung der Parkplätze kann durch Kameras eingesehen und entsprechend kommuniziert werden
- Gebührenmodell liegt in der Hand der Gemeinde

Chancen (Opportunities)

- Gezielter Einsatz des Ordnungsamtes kann dauerhaft zu diszipliniertem Parken führen
- Regelwidriges Parken wird unattraktiver
- Nach dem Break Even können langfristig Einnahmen generiert werden
- Aufenthaltsdauer kann verlängert werden
- Rolle des ÖPNV kann gestärkt werden
- Bei der Verwendung ohne Parkscheine „Pay by Plate“ kann nach genauer Dauer sanktioniert werden

Schwächen (Weaknesses)

- Geringere Lenkungswirkung als Schrankenanlage
- Personalaufwand an Spitzentagen und für die Durchsetzung der Ordnung
- Staus sind weiterhin möglich, wenn die Anzeigen an den Parkplätzen und am „Sprungbrett“ ignoriert werden.
- Erfolg ist maßgeblich von der Akzeptanz der Besucher*innen abhängig

Risiken (Threats)

- Parkgebühren können als „Abzocke“ bzw. als Einstieg in eine mögliche Kommerzialisierung eines Ausflugszieles gewertet werden
- Parkscheine werden nur bei Anwesenheit des Ordnungsamtes gezogen
- Vandalismus

8. Schätzung der möglichen Einnahmen – Kalkulation der Gebühren

Berechnungsgrundlagen (Bruttoeinnahmen) – ohne Kosten und Minderungen

- Die möglichen Gebühren wurden bereits bei der Vorstellung der Varianten für die Parkraumbewirtschaftung erörtert.
- Die Höhe der erzielbaren Einnahmen hängt von der Wahl des Gebührenmodelles, der künftigen Nutzung der Parkplätze auf dem Feldbergplateau und selbstverständlich von der erwarteten Besucher*innenzahl ab.
- Es kann aber auf Basis der heutigen Nutzung und einer sehr vorsichtigen Schätzung der Besucher*innenzahl ein zu erwartender Mindestwert für die Einnahmen berechnet werden
- Grundlage dieser Berechnung sind folgende Annahmen, die sicher nicht zu hoch angesetzt sind:

Anzahl der Parkvorgänge
pro Stellplatz und Tag:

Durchschnittliche Parkdauer
in Stunden:

PKW	1,16
Motorrad	0,20
Wohnmobil / Bus	0,18

2
1
Tagespauschale

- Mindesteinnahmen bei Schrankenanlage in Kooperation mit dem Feldberghaus gerundet 59.000 €
 - Mindesteinnahmen bei Parkscheinsystem mit Gebührenmodell Hoherodskopf gerundet 49.000 €
- (Berechnungsgrundlagen im Anhang Seiten 65-67 - ohne Minderungen - ohne Verdrängung auf umliegende Parkplätze)

Ziele die mit dem Konzept nachhaltig erreicht werden sollen:

1 Lenkung und Ordnung des Park-, Bus- und Lieferverkehrs auf dem Feldbergplateau mittels Zufahrtsregelung im Rahmen einer Parkraumbewirtschaftung

2 Vermeidung von Suchverkehr auf dem Plateau

3 Sicherstellung der öffentlichen Ordnung

4 Sicherung von Einnahmen für die Gemeinde

5 Honorierungen von Besuchern im Feldberghaus, Aussichtsturm oder der Falknerei in Form von anteiligen Ticketanrechnungen

6. Zielerfüllung der Varianten für die Parkraumbewirtschaftung

Variante 1 Schrankenanlage

- Sehr hohe Lenkungswirkung
- Suchverkehr wird nahezu völlig verhindert
- Personalaufwand für Herstellung der Ordnung wird stark reduziert
- Zusätzlicher, wenn auch geringer Aufwand für die anderen Anlieger*innen, Lieferanten und Besucher*innen
- Die unterschiedlichen Tarife verlangen hohe Aufmerksamkeit bei der Einfahrt
- Kosten für Betrieb und Wartung müssen dem Feldberghaus anteilig erstattet werden
- Diese Kosten sind bei der Schrankenanlage deutlich höher
- Honorierung von Gästen der anderen Betriebe muss mit Feldberghaus abgestimmt werden
- Einnahmen für die Gemeinde Schmitten sind erst nach erfolgter Refinanzierung und in reduzierter Höhe zu erwarten

Variante 2 Parkscheinsystem

- Geringere Lenkungswirkung
- Suchverkehr an Spitzentagen wird reduziert
- Sofort fließende Einnahmen erlauben Einsatz von zusätzlichem Personal
- Zufahrt für alle Besucher*innen bleibt unverändert und völlig unbehindert
- System mit Parkscheinautomaten ist allgemein vertraut
- Kosten für Betrieb und Wartung müssen von der Gemeinde getragen werden
- Diese Kosten sind bei Einsatz eines Parkscheinautomaten geringer
- Honorierung von Gästen der anderen Betriebe ist einfach möglich
- Einnahmen sind, nach Abzug der Finanzierungs-, Betriebs- und Personalkosten, sofort zu erwarten

Kostenschätzung für die Variante 1 der Parkraumbewirtschaftung

Variante 1 Schrankenanlage

Kosten der Kooperation mit dem Feldberghaus

- Die Kosten für die zusätzlich zur bereits von den Betreibern des Feldberghauses beauftragten Anlage benötigten Anlagenteile belaufen sich beim Hersteller der Schrankenanlage auf ca. **53.700 €** bis ca. **62.100 €**. (Basis: Angebot des Herstellers vom Juli 2022).
- Die Kosten der bereits beauftragten Anlage liegen bei ca. **60.000 €**.
- Wenn dem Vorschlag der Betreiber des Feldberghauses gefolgt wird und die Finanzierung der Anlage von ihnen übernommen wird, fließen erst nach der Refinanzierung von **ca. 113.700 €** bis ca. **122.100 €** Parkgebühren an die Gemeinde.
- Der Zeitraum bis zum Beginn der Beteiligung der Gemeinde an den Parkgebühren kann nicht ermittelt werden, da er von verschiedenen externen Faktoren abhängt. (s. Seite 44)

Variante 1 Schrankenanlage

Kosten Gemeinde Schmitten im Taunus

- Am Standort des Kassenautomaten fallen zusätzlich **ca. 6.000 €** für die nötigen Komponenten und **ca. 1.200 €** für den Netzanschluss durch die SYNA an.
- Der vorliegende Schätzpreis für die nötige Anbindung des Standortes am Sprungbrett mit den nötigen Kabeln liegt bei rund **58.000 €**.
- Die weiteren Kosten für die nötigen Bauarbeiten und Komponenten am Standort der Schrankenanlage können erst nach detaillierter Planung ermittelt werden.
- Ein mögliche anteilige Übernahme dieser Kosten durch die Betreiber des Feldberghauses wäre im Rahmen der Verhandlungen für die Kooperation zu klären.

Kostenschätzung für die Variante 2 der Parkraumbewirtschaftung

Variante 2 Parkscheinsystem

- Die Kosten für den Parkscheinautomaten belaufen sich auf ca. **10.450 €** bis ca. **11.450 €**.
(Basis: Angebot vom Januar 2023).
- Die Kosten der nötigen Komponenten am Standort des PSA betragen maximal ca. **5.000 €** und können erst nach Abschluss der Planung genau ermittelt werden.

Fazit & Empfehlung

- Beide Varianten für die Parkraumbewirtschaftung haben Vor- und Nachteile, die im Konzept hinreichend dargestellt sind.
- Zweifellos ist die Lenkungs- und Ordnungswirkung einer Schrankenanlage deutlich stärker als bei der Bewirtschaftung mit einem Parkscheinautomaten.
- Wenn die Einnahmen aus der Bewirtschaftung mit einem Parkscheinautomaten für zusätzliches Personal verwendet werden, kann der Nachteil bei der Lenkungswirkung insbesondere an Spitzentagen ausgeglichen werden.
- Der stärkeren Lenkungswirkung einer Schrankenanlage stehen einige Nachteile gegenüber. Besonders sind die deutlich höheren Kosten bei Anschaffung und Betrieb, wie auch die erst später möglichen Einnahmen für die Gemeinde Schmitt zu nennen.
- Beim Betrieb der Schrankenanlage liegen zudem erhebliche Risiken im Verhalten der Besucher*innen und Anlieger*innen und in der technischen Komplexität der Gesamtanlage.
- Nach Würdigung aller Stärken und Schwächen wie auch der Chancen und Risiken ist aus Sicht der Verfasser dieses Konzeptes der Einsatz eines Parkscheinautomaten gegenüber einer Schrankenanlage vorzuziehen.
- Die abschließende Abwägung der Vor- und Nachteile der Varianten mit Schrankenanlage oder mit Parkscheinautomaten ist aber selbstverständlich den politischen Gremien vorbehalten.

8. Schätzung der möglichen Einnahmen – Kalkulation der Gebühren

Berechnungsgrundlagen Variante 1 – Gebühr 2€/h – Minderungen durch Erstattungen

Fahrzeugtyp	Parkvorgänge pro Tag / Stellplatz	Parkdauer Durchschnitt in Stunden	Tarif pro Stunde / Tag	Einnahme pro Tag / Stellplatz	Stellplätze	Einnahme pro Tag	Einnahme pro Jahr	Anteil Besucher Feldberghaus	Erstattung per Verzehrbon Feldberghaus	Ertragsminderung Verzehrbons Feldberghaus	Anteil Besucher Kiosk, Falkenhof und Turm	Erstattung für Kiosk, Falkenhof und Turm	Ertragsminderung Erstattungen
Annahme: keine Verdrängung auf andere Parkplätze													
PKW	1,16	2	2,00 €	4,64 €	32	148,48 €	54.195,20 €	25 %	-3,00 €	-10.161,60 €	25 %	-1,00 €	-3.387,20 €
Motorrad	0,20	1	1,50 €	0,30 €	30	9,00 €	3.285,00 €	20 %	-1,50 €	-657,00 €	20 %	-1,00 €	-438,00 €
Wohnmobil / Bus	0,18	Tagespauschale	12,00 €	2,16 €	2	4,32 €	1.576,80 €	40 %	-3,00 €	-157,68 €	40 %	-2,00 €	-105,12 €
						Brutto	59.057,00 €			Minderung		Minderung	-3.930,32 €
												Einnahme	44.150,40 €
Annahme: Verdrängung von 35 Prozent der PKW zu Parkplätzen im Umfeld													
PKW	0,75	2	2,00 €	3,00 €	32	96,00 €	35.040,00 €	25 %	-3,00 €	-6.570,00 €	25 %	-1,00 €	-2.190,00 €
Motorrad	0,20	1	1,50 €	0,30 €	30	9,00 €	3.285,00 €	20 %	-1,50 €	-657,00 €	20 %	-1,00 €	-438,00 €
Wohnmobil / Bus	0,18	Tagespauschale	12,00 €	2,16 €	2	4,32 €	1.576,80 €	40 %	-3,00 €	-157,68 €	40 %	-2,00 €	-105,12 €
						Brutto	39.901,80 €			Minderung		Minderung	-2.733,12 €
												Einnahme	29.784,00 €

Grundlage der angenommenen Auslastung für PKW sind die Daten vom Hoherodskopf. Dort wurden im Jahr 2018 rund 47.000 Parkvorgänge für die 111 Stellplätze gemeldet.

Die Annahme für Wohnmobile basiert auf der Studie „dwif Wirtschaftsfaktor Campingplatz- und Reisemobil-Tourismus in Deutschland 2020/2021“, die für Motorräder und Busse auf den Anteilen am DTV im Feldberggebiet und den jüngsten Beobachtungen vor Ort.

8. Schätzung der möglichen Einnahmen – Kalkulation der Gebühren

Berechnungsgrundlagen Variante 2 – Staffelpreise – Minderungen durch Erstattungen

Fahrzeugtyp	Parkvorgänge pro Tag / Stellplatz	Parkdauer Durchschnitt in Stunden	Tarif bis 2 Stunden / Tag	Einnahme pro Tag / Stellplatz	Stellplätze	Einnahme pro Tag	Einnahme pro Jahr	Anteil Besucher Feldberghaus	Erstattung per Verzehrbon Feldberghaus	Ertragsminderung Verzehrbons Feldberghaus	Anteil Besucher Kiosk, Falkenhof und Turm	Erstattung für Kiosk, Falkenhof und Turm	Ertragsminderung Erstattungen
Annahme: keine Verdrängung auf andere Parkplätze													
PKW	1,16	max. 2 Stunden	3,00 €	3,48 €	32	111,36 €	40.646,40 €	25 %	-1,00 €	-3.387,20 €	25 %	-1,00 €	-3.387,20 €
Motorrad	0,20	max. 2 Stunden	3,00 €	0,60 €	30	18,00 €	6.570,00 €	20 %	-1,00 €	-438,00 €	20 %	-1,00 €	-438,00 €
Wohnmobil / Bus	0,18	Tagespauschale	12,00 €	2,16 €	2	4,32 €	1.576,80 €	40 %	-2,00 €	-105,12 €	40 %	-2,00 €	-105,12 €
						Brutto	48.793,20 €			Minderung		Minderung	-3.930,32 €
												Einnahme	40.932,56 €
Annahme: Verdrängung von 35 Prozent der PKW zu Parkplätzen im Umfeld													
PKW	0,75	max. 2 Stunden	3,00 €	2,25 €	32	72,00 €	26.280,00 €	25 %	-1,00 €	-2.190,00 €	25 %	-1,00 €	-2.190,00 €
Motorrad	0,20	max. 2 Stunden	3,00 €	0,60 €	30	18,00 €	6.570,00 €	20 %	-1,00 €	-438,00 €	20 %	-1,00 €	-438,00 €
Wohnmobil / Bus	0,16	Tagespauschale	12,00 €	1,92 €	2	3,84 €	1.401,60 €	40 %	-2,00 €	-93,44 €	40 %	-2,00 €	-93,44 €
						Brutto	34.251,60 €			Minderung		Minderung	-2.721,44 €
												Einnahme	28.808,72 €

Grundlage der angenommenen Auslastung für PKW sind die Daten vom Hoherodskopf. Dort wurden im Jahr 2018 rund 47.000 Parkvorgänge für die 111 Stellplätze gemeldet.

Die Annahme für Wohnmobile basiert auf der Studie „dwif Wirtschaftsfaktor Campingplatz- und Reisemobil-Tourismus in Deutschland 2020/2021“, die für Motorräder und Busse auf den Anteilen am DTV im Feldberggebiet und den jüngsten Beobachtungen vor Ort.

8. Schätzung der möglichen Einnahmen – Kalkulation der Gebühren

Berechnungsgrundlagen Variante 2 – Staffelpreise – Minderungen durch Erstattungen ohne Honorierung für Besucher*innen des Feldberghauses

Fahrzeugtyp	Parkvorgänge pro Tag / Stellplatz	Parkdauer Durchschnitt in Stunden	Tarif bis 2 Stunden / Tag	Einnahme pro Tag / Stellplatz	Stellplätze	Einnahme pro Tag	Einnahme pro Jahr	Anteil Besucher Kiosk, Falkenhof und Turm	Erstattung für Kiosk, Falkenhof und Turm	Ertragsminderung Erstattungen
Annahme: keine Verdrängung auf andere Parkplätze										
PKW	1,16	max. 2 Stunden	3,00 €	3,48 €	32	111,36 €	40.646,40 €	25 %	-1,00 €	-3.387,20 €
Motorrad	0,20	max. 2 Stunden	3,00 €	0,60 €	30	18,00 €	6.570,00 €	20 %	-1,00 €	-438,00 €
Wohnmobil / Bus	0,18	Tagespauschale	12,00 €	2,16 €	2	4,32 €	1.576,80 €	40 %	-2,00 €	-105,12 €
						Brutto	48.793,20 €		Minderung	-3.930,32 €
									Einnahme	44.862,88 €
Annahme: Verdrängung von 35 Prozent der PKW zu Parkplätzen im Umfeld										
PKW	0,75	max. 2 Stunden	3,00 €	2,25 €	32	72,00 €	26.280,00 €	25 %	-1,00 €	-2.190,00 €
Motorrad	0,20	max. 2 Stunden	3,00 €	0,60 €	30	18,00 €	6.570,00 €	20 %	-1,00 €	-438,00 €
Wohnmobil / Bus	0,16	Tagespauschale	12,00 €	1,92 €	2	3,84 €	1.401,60 €	40 %	-2,00 €	-93,44 €
						Brutto	34.251,60 €		Minderung	-2.721,44 €
									Einnahme	31.530,16 €

Grundlage der angenommenen Auslastung für PKW sind die Daten vom Hoherodskopf. Dort wurden im Jahr 2018 rund 47.000 Parkvorgänge für die 111 Stellplätze gemeldet.

Die Annahme für Wohnmobile basiert auf der Studie „dwif Wirtschaftsfaktor Campingplatz- und Reisemobil-Tourismus in Deutschland 2020/2021“, die für Motorräder und Busse auf den Anteilen am DTV im Feldberggebiet und den jüngsten Beobachtungen vor Ort.